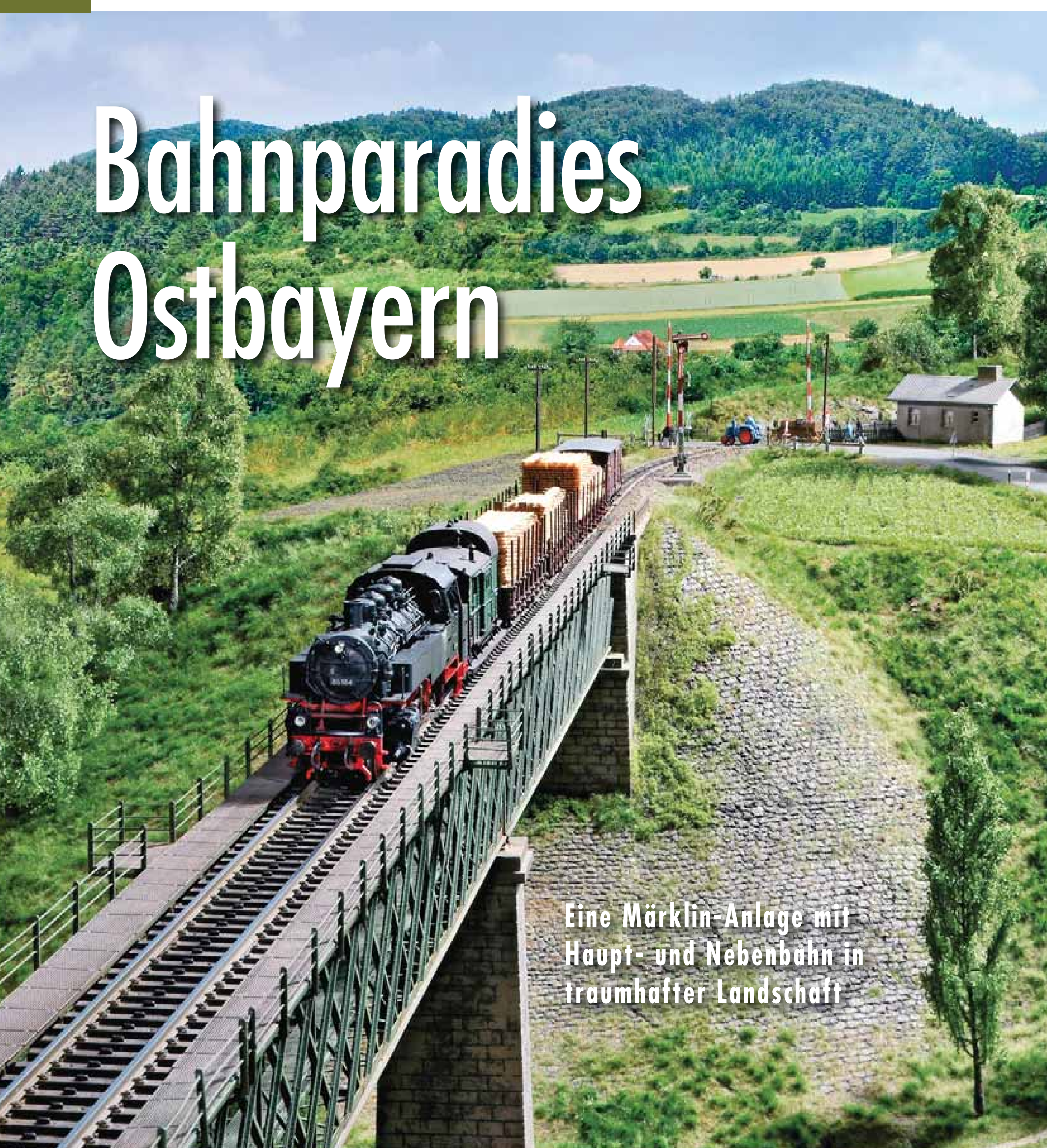
Eisenbahn JOURNAL
1
2014

Deutschland € **13,70**
Österreich € 15,00 Schweiz sfr 27,40 Belgien, Luxemburg € 15,75 Norwegen NOK 175,00
Niederlande € 17,35 Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

Josef Brandls Traumanlagen



Bahnparadies Ostbayern

Eine Märklin-Anlage mit Haupt- und Nebenbahn in traumhafter Landschaft



Der Bedienplatz der wunderbaren Oberpfalz-Anlage. Von hier wird die Anlage nicht nur gesteuert, dem Fahrdienstleiter bietet sich auch eine sehr gute Übersicht. Foto: Friedel Helmich

Bilder einer Landschaft

Blättert man in den traumhaft schönen Bildbänden des kürzlich verstorbenen Gottfried Turnwald, so führen einen die Motive zurück in eine Zeit, die gerade in ländlichen Bereichen der Oberpfalz anders war als die heutige. Karg und entbehrungsreich; diesen Eindruck vermitteln seine Aufnahmen vom Leben und von der Landschaft in dieser überwiegend ländlichen Gegend aus den 50er und 60er Jahren – einer Gegend die über Jahrhunderte von Transport und Handel geprägt war, trafen sich dort doch wichtige Handelswege aus Prag und Linz.

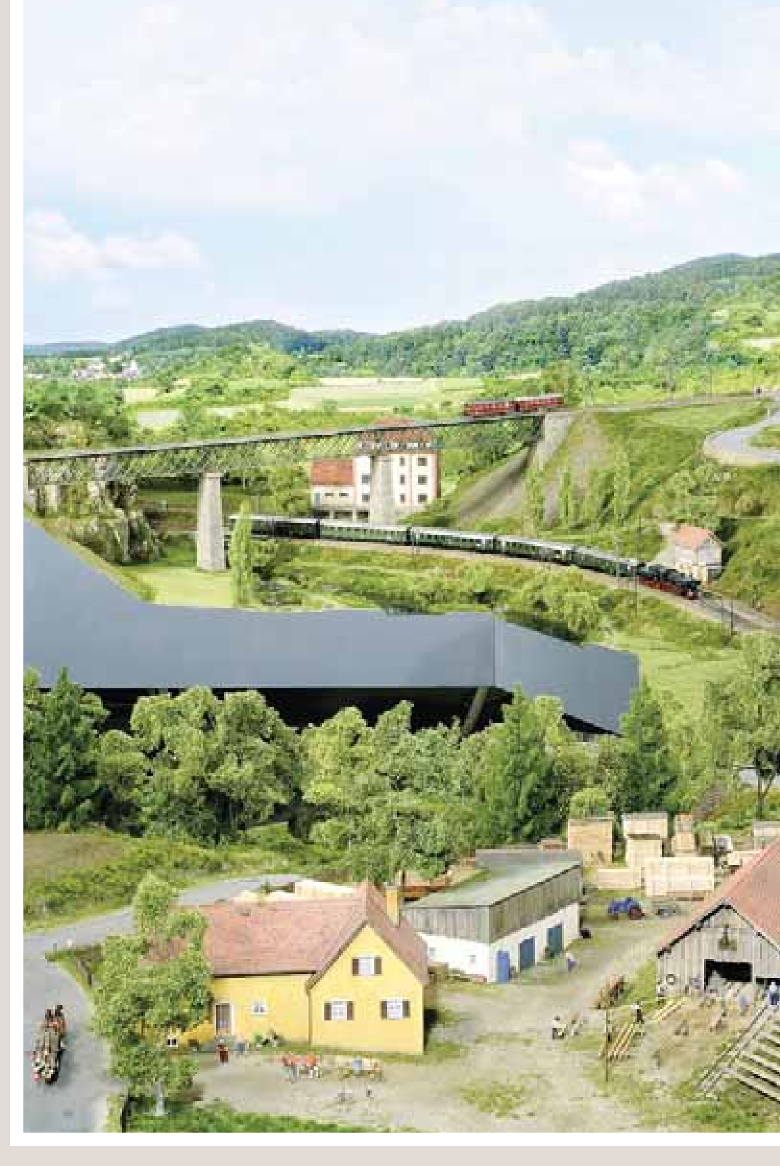
Mit Beginn der Industrialisierung sicherte der Ludwig-Donau-Main-Kanal Teilen der Bevölkerung des heutigen Regierungsbezirks das Auskommen, genauso wie wenig später die Eisenbahn. Doch nach dem Zweiten Weltkrieg veränderte sich dann das Leben in diesem Landstrich – es folgten Dekaden als „Zonenrandgebiet", nach Osten begrenzt durch die sozialistische Tschechoslowakei, die Oberpfalz, ihrer Bedeutung als Handelskorridor beraubt, darbte.

Anders wirkt der Verkehr auf den Gleisen in den Abbildungen von Gottfried Turnwald. Lebendig wirkt das Schienengeschehen, manifestiert sich in einer Vielfalt an unterschiedlichen Fahrzeugen. Vom Vorkriegs-VT über Einheits-Tenderloks bis hin zu den damals noch zahlreichen Vertretern der Länderbahnzeit kann der eisenbahnaffine Betrachter schwelgen.

Bei seinem Porträt der Oberpfalz im Modell muss Josef Brandl die Aufnahmen von Gottfried Turnwald vor Augen gehabt haben. Zwar wirkt Brandls Oberpfalz freundlicher und lebensfroher, als sie die Vorbildfotos abbilden, dennoch zeigt die Anlage eine eher raue Naturlandschaft, die durch die Landwirtschaft nur in relativ geringem Umfang kultiviert wurde. Der Verkehr auf den Schienensträngen hat im Modell viel gemeinsam mit den historischen Turnwald-Aufnahmen. Eine authentische Vielfalt an rollendem Material präsentiert sich auf Haupt- und Nebenbahn – ganz so, wie es weiten Teilen Bayerns zu jener Zeit der Fall war.

Quirliger als auf den Fotos wirkt das von Josef Brandl inszenierte Ortsleben. Für den Eindruck den man von der Anlage gewinnt, ist dies gut und weckt beim Betrachter sicher Sympathien. So hat Josef Brandl auch dieses Mal ein Gesamtkunstwerk geschaffen, das meisterhaft vorbildliche Authentizität und modellbauerischen Anspruch verbindet.

Gideon Grimmel



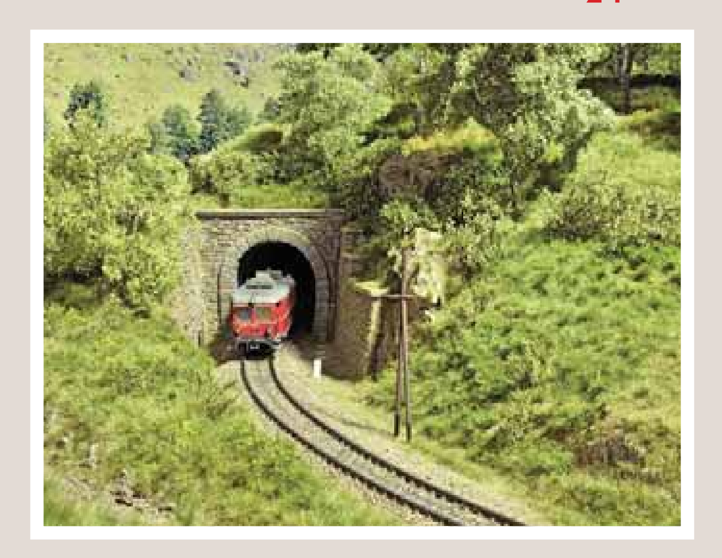










Foto Titelseite: Gabriele Brandl

Editorial

Galerie

Anlage

Diverses



Hochbetrieb auf der Hauptstrecke

Die Hauptbahn bringt viel Betrieb auf die Anlage. Sie ist als Paradestrecke angelegt und wird diesem Anspruch vollauf gerecht. Die abzweigende Nebenbahn sorgt auch auf der Hauptstrecke für betriebliche Abwechslung. 64



Endstation Kastl



Kastl in der Oberpfalz war einst Bahnhof am „Lauterhöfer Bockl", der Eisenbahnstrecke von Amberg nach Lauterhofen. Schon in den frühen Sechzigerjahren wurde der Personenverkehr auf der landschaftlich reizvollen Strecke eingestellt, der Güterverkehr folgte zehn Jahre später.



Begegnungen



Auch ländliches Idyll bietet Raum für Begegnungen, beispielsweise am Bahnübergang. Hier treffen Menschen und Verkehrsmittel aufeinander. Der Schrankenposten ist noch besetzt und der Wärter einem Plausch nicht abgeneigt.



Schnittpunkte



Majestätisch überspannt die große Gitterkastenbrücke das Tal und die Hauptstrecke. Am Streckenposten im Hintergrund fädelt die Nebenbahn nach Kastl aus.



Landschaftslinien



Das Gefüge zwischen Landschaft und Verkehrswegen auf der Anlage wirkt trotz der dominanten Bahnbauten ausgeglichen. Wie beim Vorbild integrieren sich die Eisenbahnstrecken ausgezeichnet in des Landschaftsbild.



Ein Blick auf die im Bau befindliche Anlage lässt ihre Dimensionen greifbar werden. Foto: Friedel Helmich

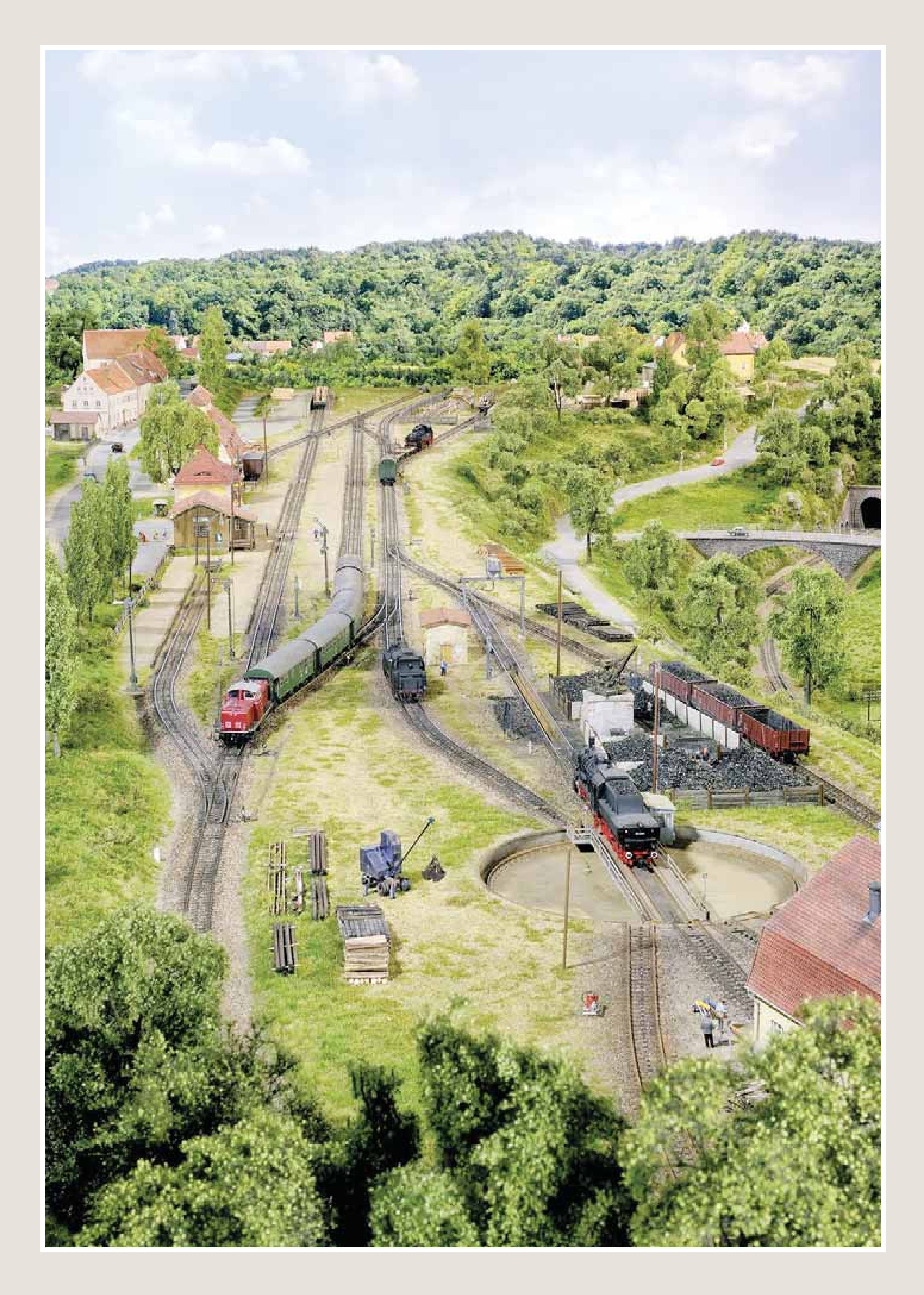
Der Reiz des einst Alltäglichen

Themen aus Bayern gehören schon lange zum Repertoire von Josef Brandl. Zahlreiche Motive aus den verschiedenen Regierungsbezirken hat er über die Jahre umgesetzt. So verwundert es kaum, dass der Auftraggeber mit seinem Wunsch eines Motivs aus der Oberpfalz an Josef Brandl herantrat.

Die Oberpfalz ist ein Regierungsbezirk im Nordosten des Freistaats Bayern. Er grenzt an Tschechien und an die westlich bzw. südlich gelegenen bayerischen Regierungsbezirke Oberfranken, Mittelfranken, Oberbayern und Niederbayern. Größte Stadt und Sitz der Regierung der Oberpfalz ist Regensburg. Seit dem 13. Jahrhundert, als man die Wasserkraft zum Betreiben von Hammerwerken der Eisenhütten zu nützen begann, entwickelte sich diese Region zu einem wichtigen Eisenzentrum Mitteleuropas. Von Amberg und Sulzbach wurde das „Halbzeug" (Halbfertigprodukte) nach Nürnberg und dann zum Umschlagplatz bei Regensburg gefahren, wo es donauauf- und -abwärts verschifft oder über den Ludwig-Donau-Main-Kanal nach Norden getreidelt wurde. Mit dem Bau der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert erlebte die Oberpfalz eine Blütezeit.

Schaut man sich die Kursbuch-Übersichtskarte von 1959 an, so erkennt man, dass damals noch eine Vielzahl von kleinen Neben- und Stichbahnen in der Oberpfalz existierten, die das Verkehrsangebot der großen Bahnmagistralen Nürnberg – Regensburg, Nürnberg – Amberg – Schwandorf und Regensburg – Schwandorf in das ländliche Umland erweiterten. Amberg z.B. war damals ein Kreuzungspunkt von gleich drei Nebenbahnen. (Heute würden wir „Linienstern" dazu sagen.) Von Amberg aus ging eine Strecke in das 20 km entfernte nördlich gelegene Schnaittenbach, eine zweite führte durch die herrliche Oberpfälzer Landschaft nach Süden von Amberg über Kastl nach Lauterhofen und eine dritte Strecke endete in Schmidmühlen. Ihre Route entlang der Vils stand in puncto landschaftlicher Reize der Lauterhofener Bahn in nichts nach. Die Nebenbahnherrlichkeit jener Tage ist längst

Der Blick entlang des Bahnhofs vermittelt die enorme Tiefe der Anlage. Verstärkt wird der subjektive Eindruck durch die ausgezeichnet gewählten Fotohintergründe. Foto: Martin Fürbringer





Ein Überblick über fast die gesamte Anlage ermöglicht es, den Verlauf der beiden Eisenbahnstrecken nachzuvollziehen und die Szenen in dieser Broschüre den jeweiligen Orten zuzuordnen. Foto: Martin Fürbringer





Am ehemaligen Bahnhof Kastl erinnern eine Tafel und ein Wagenradsatz an die Lokalbahnstrecke von Amberg nach Lauterhofen.
FOTO: FRIEDEL HELMICH

verschwunden und passt nicht mehr in unsere schnelllebige Zeit, doch die Erinnerung an die gute alte Eisenbahnzeit wird wieder lebendig, wenn man sich auf Spurensuche nach Relikten jener Zeit macht, die durchaus noch zu finden sind.

In Schmidmühlen steht noch das alte Bahnhofsgebäude, das schön renoviert dem lokalen Schützenverein als Bleibe dient. Die Schützen haben ihre Lokalbahn nicht vergessen, denn über der Eingangstür sind noch die Worte „Warteraum und Fahrkartenausgabe“ zu lesen. In hundert Metern Abstand zieht das alte Lagerhaus von Schmidmühlen mit seinem markanten Mansardendach und der hölzernen Rampe den Blick des Betrachters auf sich. Ein Blick in den mit Dienstfahrzeugen zugeparkten Innenhof zeigt, dass es vom örtlichen Bauhof benutzt wird. Als richtiges „Schmuckkästchen“ zeigt sich das Bahnhofsgebäude in Kastl nach seiner Verwandlung in ein einladendes Café, das besonders von Rad-Touristen gut angenommen wird, die auf dem Schweppermann-Radweg auf der einstigen Bahntrasse von Amberg oder Lauterhofen nach Kastl kommen. Über den eng um den Fels gruppierten Dächern des Ortes thront seit 900 Jahren die imposante Anlage der Kastler Klosterburg, die bis 1556 eine Benediktinerabtei beherbergte. Gedenktafeln und eisenbahntypische Erinnerungsstücke vor dem Bahnhofsgebäude machen auf die einstige Bedeutung des Bahnhofs als Lagerplatz und Abfuhrstation für Grubenholz aufmerksam.

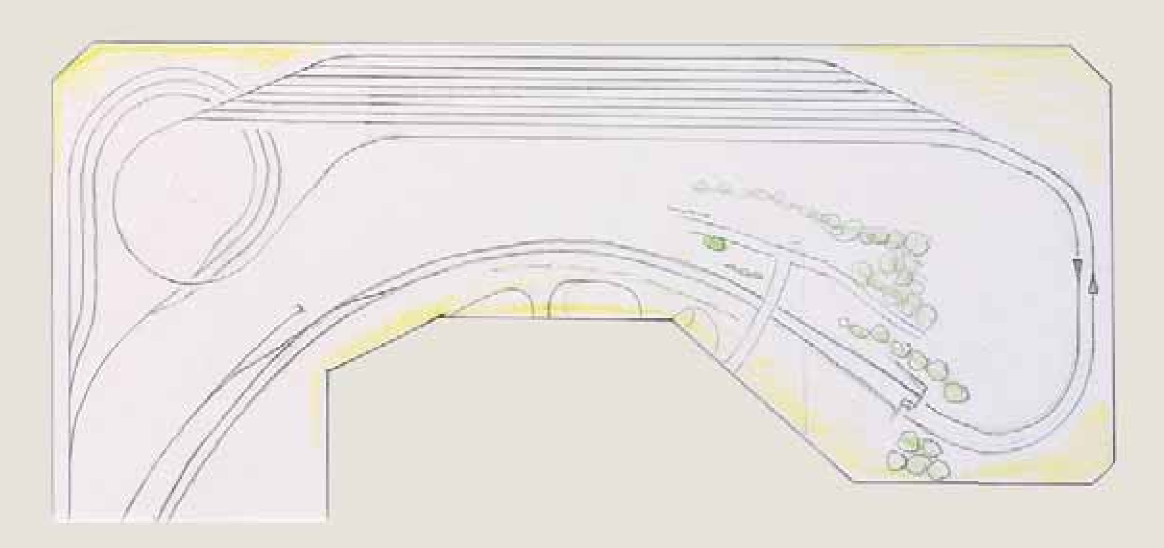
Umsetzung im Modell

Kein Wunder, dass Eisenbahnfreunde auf die Idee kommen, es nicht bei den Relikten der früheren Nebenbahnromantik bewenden zu lassen, sondern die Sehnsucht nach der „guten alten Zeit“ der Eisenbahn auch in irgendeiner Form zu stillen. Ein Weg dazu ist die Modellbahn, die alle Möglichkeiten eröffnet, Träume wahr werden zu lassen, insbesondere wenn man sich an einen Meister wie Josef Brandl wendet. Der Auftraggeber der „Schmidmühlen-Anlage“ wusste sehr genau, dass Brandl auf einer von ihm konzipierten und gestalteten Anlage das typische Bild der Oberpfälzer

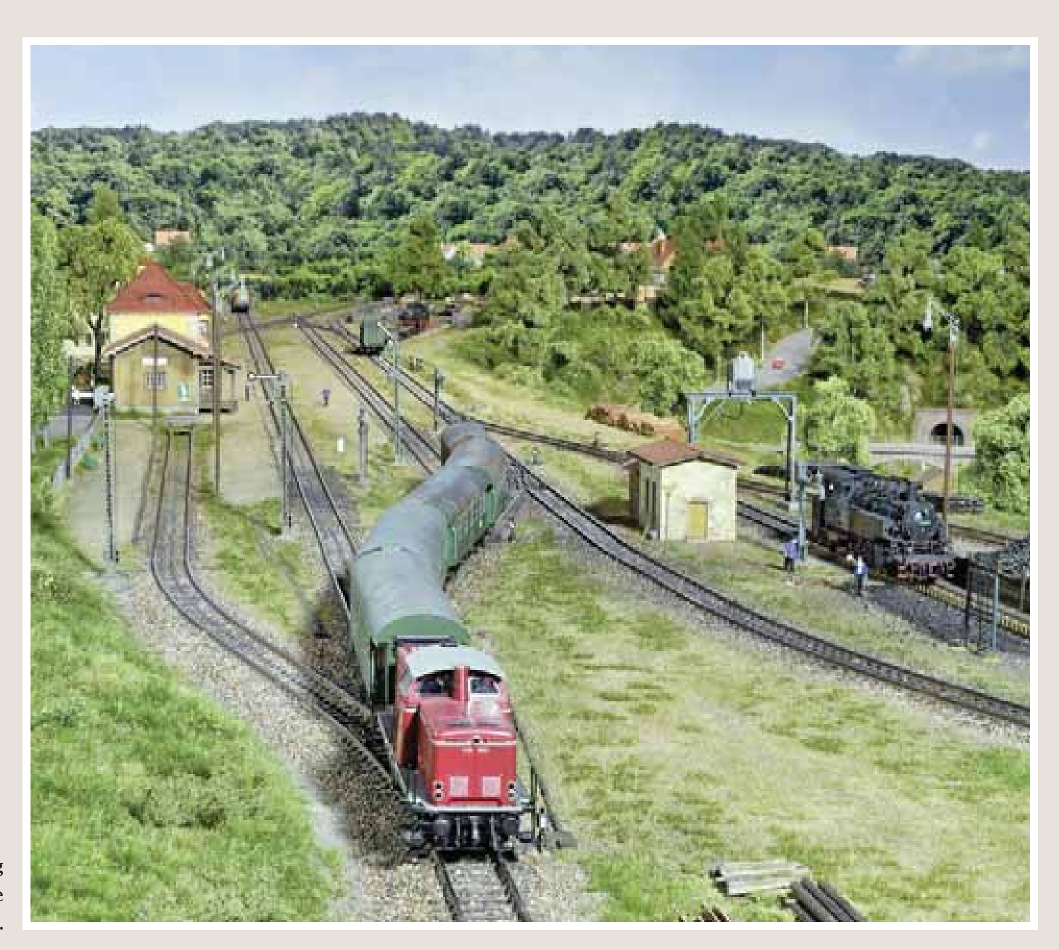
Gleiswendel

Der Gleisplan visualisiert das Konzept der Anlage, deren L-Form durch die äußerst geschickt angeordnete Sichtkante gebrochen wird.
ZEICHNUNG: MARTIN FÜRBRINGER

Anlagengröße 5,50 m x 4,33 m



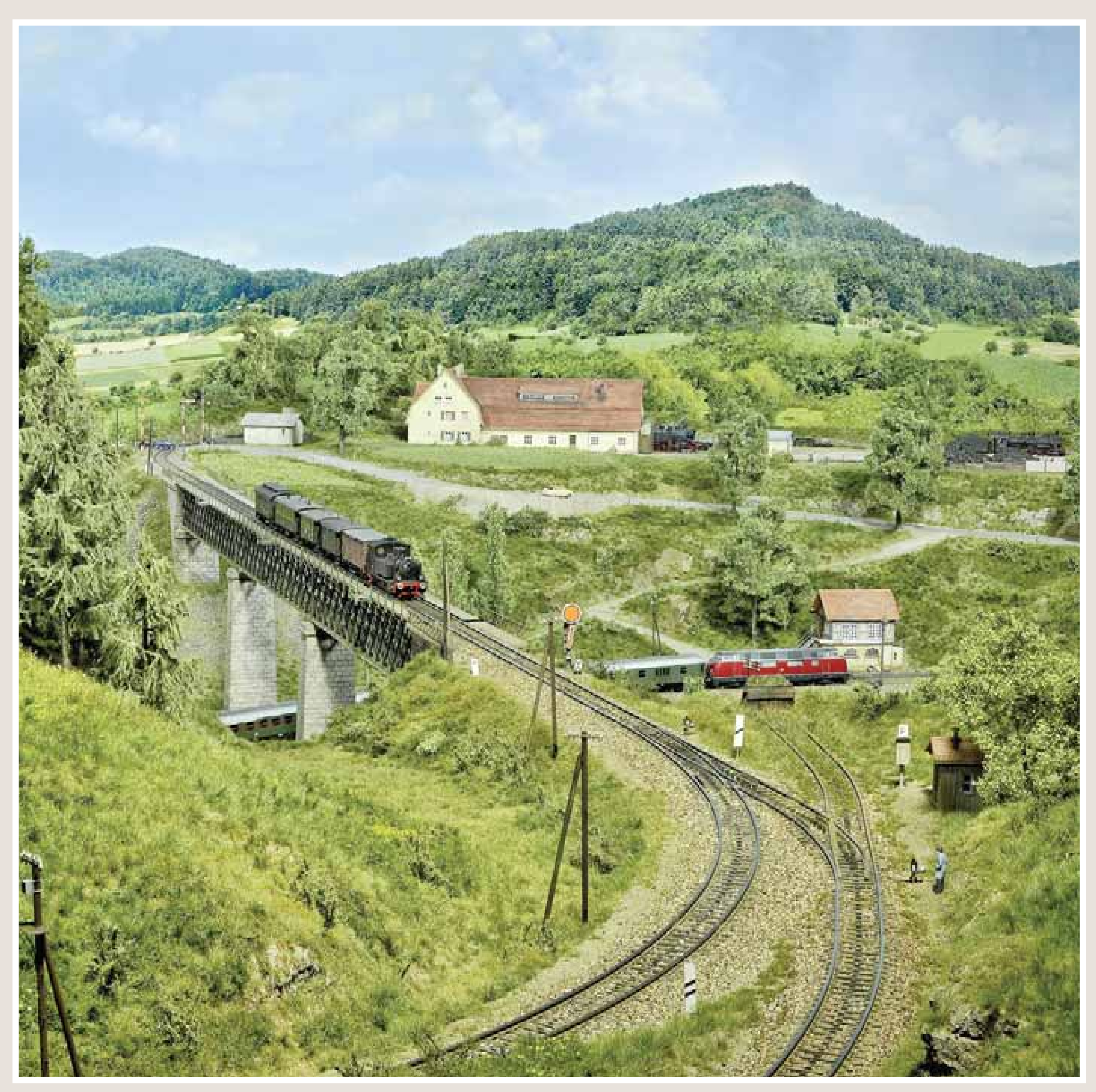
Linker Anlagenschenkel mit Fünf-Etagen-Gleiswendel, davon drei Etagen vom Endbahnhof oben bis zur Paradestrecke; zwei Gleiswendel darunter ist die linke Kehrschleife.



Mit einer Garnitur aus verhältnismäßig modernen Umbauwagen verlässt eine V 100 den Bahnhof Kastl.



Der Blick von der vorderen Anlagenkante verwöhnt das Auge mit der herrlichen Szenerie des Bachs mit dem dahinterliegenden Abzweig.



Auf dem kurzen Schenkel der L-förmigen Anlage hat der Abzweig zum Schotterwerk seinen Platz, die Wärterbude mit Fernsprechkasten markiert den Übergang zum Streckengleis.

Landschaft treffen würde, hatte er sich doch durch andere ähnliche Anlagen nach bayerischem Vorbild (z.B. „Auf der fränk'schen Eisenbahn" oder „Bahnhof Viechtach") große Wertschätzung in Modellbahnerkreisen erworben. Es ist klar, dass auch Könner wie Josef Brandl nicht alles, was die Realität bietet, 1:1 in den Maßstab 1:87 umsetzen können. Dazu fehlt der Platz und Kompromisse sind unvermeidlich. Die Gesamtkonzeption sah eine Anlage in L-Form mit dem Thema „Doppelgleisige Hauptstrecke mit Nebenbahn" vor. Die zweigleisige Hauptbahn hat die Form eines verlängerten „Hundeknochens" mit einem mehrgleisigen unterirdischen Schattenbahnhof, wobei sich der sichtbare Teil als „Paradestrecke" sehr fotogen durch das Tal schlängelt. Kurz unterhalb der Fachwerkbrücke, beim Stellwerk Heitzenhofen, beginnt eine eingleisige Strecke, die sich über verdeckte Gleiswendeln in die Höhe windet, um schließlich die Fachwerkbrücke zu erreichen, von wo es nicht mehr weit ist bis zu dem auf einer Anhöhe liegenden Bahnhof Kastl. Vorgaben vom Auftraggeber lauteten, dass zumindest das schöne Bahnhofsgebäude von Kastl sowie das Lagergebäude und der ehemalige Lokschuppen von Schmidmühlen zu sehen sein sollten. Im Bahnhof Kastl wurde die Möglichkeit zum Rangieren gewünscht, weshalb ein Sägewerk mit Gleisanschluss und ein kleines Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe entstanden. Die Überquerung des Tales, in dem die zweigleisige Hauptstrecke verläuft, sollte mit einer markanten Brücke geschehen, ähnlich dem Vorbild der großen Stahlträgerbrücke von Beratzhausen an der Strecke Regensburg – Nürnberg. Brandl gelang mit dem Einsatz der Fachwerkbrücken-

Es ist klar, dass auch Könner wie Josef Brandl nicht alles, was die Realität bietet, 1:1 in den Maßstab 1:87 umsetzen können.

Die V 60 hat drei beladene Wagen aus dem Anschluss der Schotterfabrik geholt und erreicht in Kürze das Streckengleis, …



Nicht sklavisch dem Vorbild zu folgen, sondern die typischen Motive darzustellen, das war die Devise …

teile von BRAWA mit vorgefertigten filigranen Messingprofilen eine perfekte Umsetzung dieses Wunsches. Das Flusskraftwerk unterhalb der Brücke im Tal ist dem Vorbild des Kraftwerks Heitzenhofen an der Naab nachempfunden. Es markiert mit seiner rötlichen Farbgebung das Ende des durch das Tal verlaufenden Flusses und bestimmt auch das Anlagenende unter der alles überspannenden Fachwerkbrücke. Nicht von ungefähr fasziniert ein feinstdetailliertes Schotterwerk den Betrachter, gibt es doch gerade im Bereich Lauterhofen große Steinbrüche.

Nicht sklavisch dem Vorbild zu folgen, sondern die typischen Motive darzustellen, das war die Devise. Lassen Sie sich entführen in die Welt Josef Brandls, und staunen Sie, wie er die Eisenbahn und die landschaftliche Schönheit der Oberpfalz um 1960 herum (Epoche III) in Szene gesetzt hat!



… zunächst rollte jedoch der planmäßig verkehrende Triebwagen von Kastl kommend auf die Hauptstrecke zu. Im Hintergrund der Lokschuppen mit Personalunterkunft.

Daten der Eisenbahnstrecken, die als Motive dienten

Strecke	*Eröffnung*	*Stilllegung*
Amberg – Schnaittenbach	*08. Oktober 1898*	*30. Mai 1976*
Amberg – Schmidmühlen	*18. Dezember 1910*	*28. Mai 1988*
Amberg – Lauterhofen	*07. Dezember 1903*	*01. Juli 1962*
Nürnberg – Regensburg	*01. Juli 1873*	
Nürnberg – Schwandorf	*12. April 1862*	
Regensburg – Schwandorf	*12. Dezember 1852*	



Eine 98.8 rollt mit einer bayerischen Lokalbahngarnitur, in die sich ein Preuße eingeschlichen hat, auf das Viadukt.



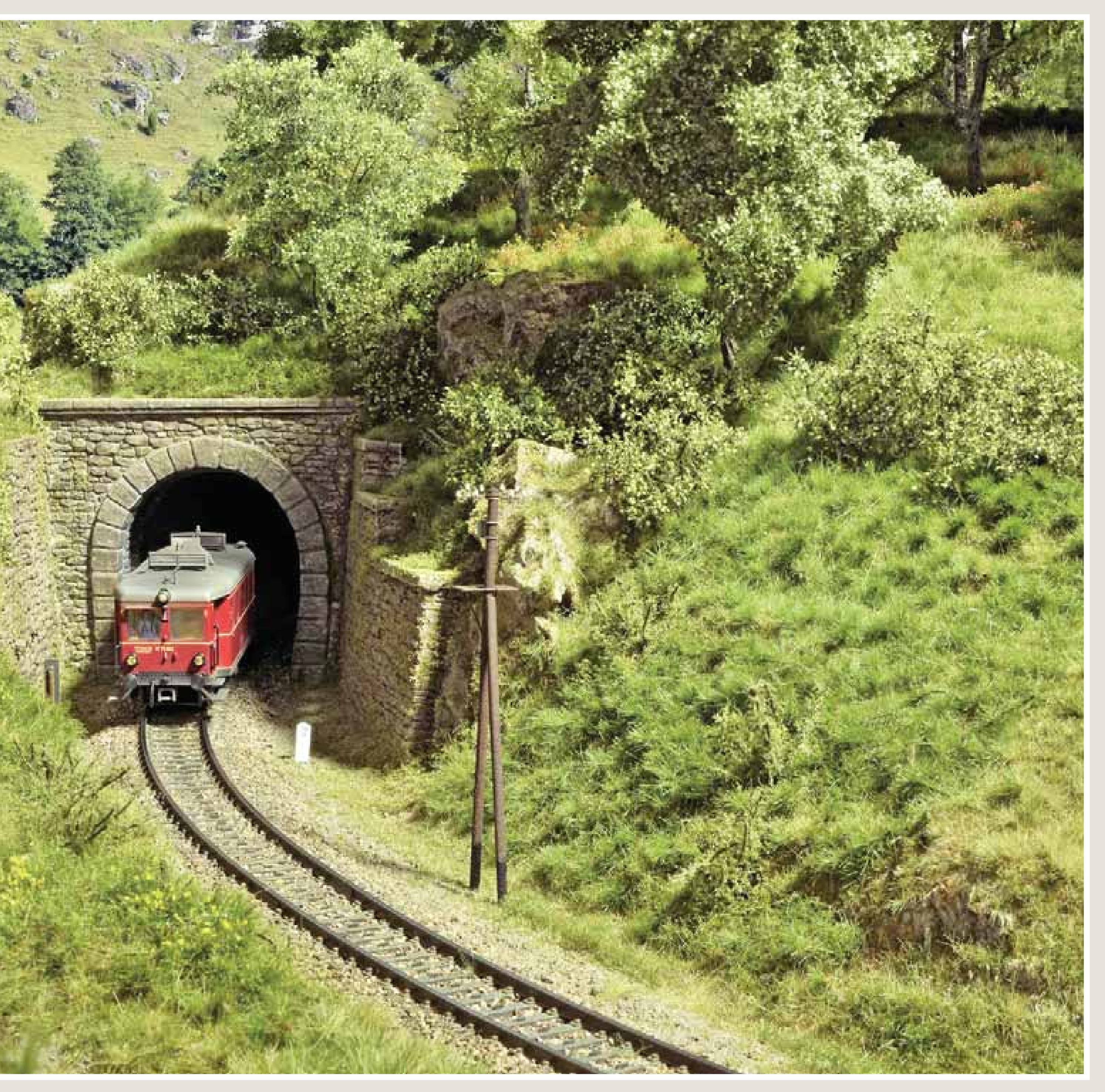


Im „Gläsernen Zug" ließe sich die Aussicht von der Gitterkastenbrücke sicher trefflich genießen.



Die Vizinalbahn

Einst erschloss in bayerischen Landen eine Vielzahl von Stichbahnen den ländlichen Raum. Ihnen kam die Bedeutung zu, Menschen und Waren zu den Magistralen zu bringen und so das dortige Verkehrsaufkommen zu erhöhen.



Die urigen Triebwagen der Gattung VT 75.9 waren lange in der Oberpfalz eingesetzt. Hier verlässt ein Modell dieser Triebwagen den Gleiswendel-Tunnel.

Wir stehen inmitten der Anlage und lassen unseren Blick wandern: Linker Hand die Erhebung, hinter der sich das Schotterwerk hinduckt, dann der Blick auf die grandiose große Talbrücke und rechter Hand das langgestreckte Bahnhofsgelände von Kastl. Direkt vor uns, unterhalb von Kastl, verläuft die zweigleisige Hauptbahn. Recht auffällig vor dem Hang ein markantes kleines, allein stehendes Stellwerk, an dem „Abzw Heitzenhofen" zu lesen ist. Ein Fahrweg führt von der Kreisstraße hinab und endet nach einer scharfen Linkskehre vor dem Gebäude. Eine lange Stahltreppe führt hinauf in den Betriebsraum im ersten Stock mit seinen großen Sprossenfenstern, die in die Fachwerkwand eingelassen sind. Im Erdgeschoss befindet sich die Mechanik der Seilzüge, die zu den Weichen und Signalen führen.

Hier, im Abzweigstellwerk Heitzenhofen, tragen die Eisenbahner große Verantwortung, wenn sie mit dem Bedienen der Weichen und Signale für eine sichere Bewältigung der Betriebssituation am Schnittpunkt von Haupt- und Nebenbahn sorgen. Züge von der Nebenbahn aus Richtung Kastl kommend schwenken über eine gegenläufige Weichenstraße auf das rechte Gleis der Hauptbahn, und in der Gegenrichtung geht es von der Hauptbahn über eine Rechtsweiche auf die eingleisige Strecke, unter der Talbrücke hindurch, durch einen langen Kehrtunnel hinauf auf die Brücke, um dann über die Eisenkonstruktion laut polternd auf Kastl zuzufahren.

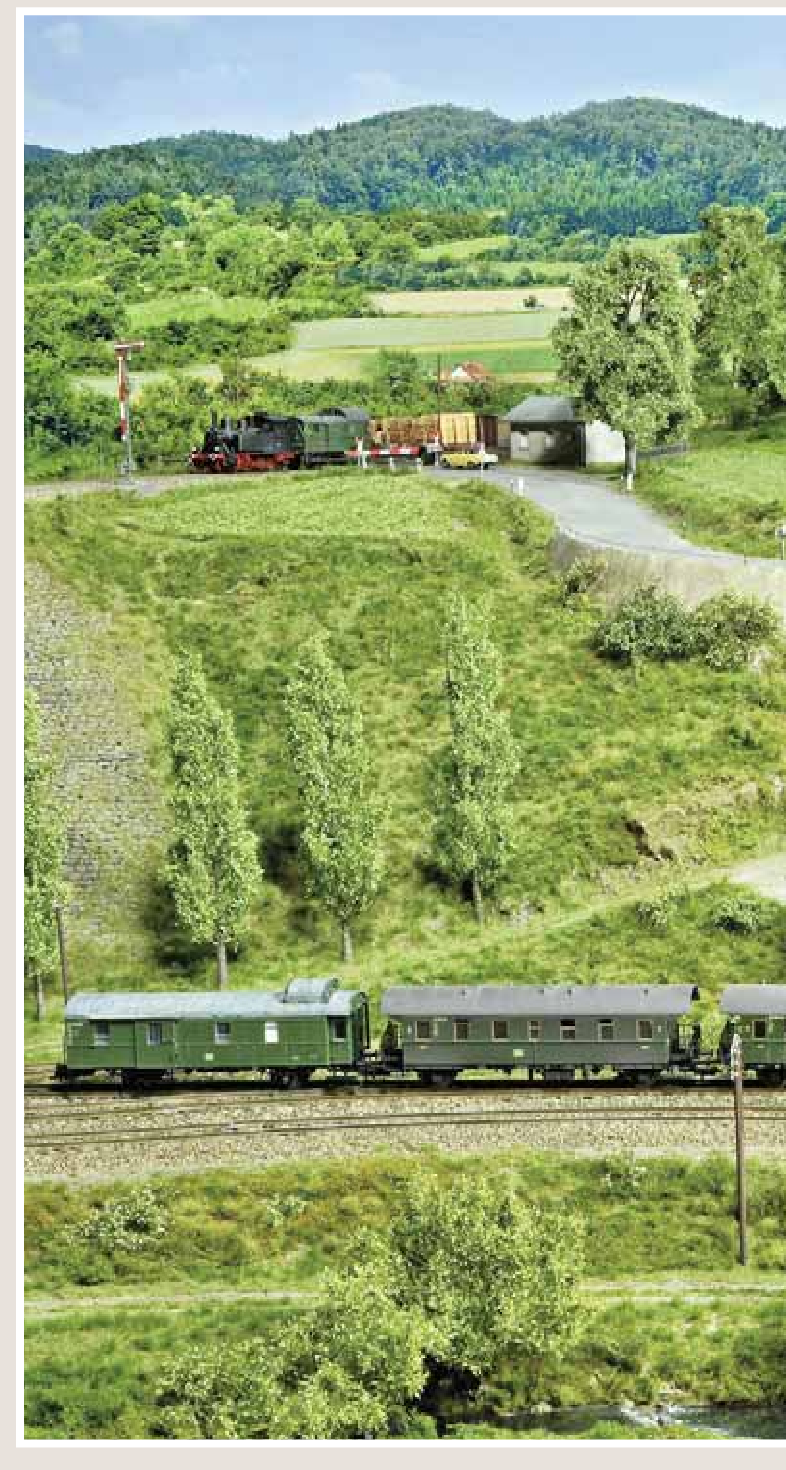
Die ausgeklügelte Sicherheitstechnik des mechanischen Stellwerks sorgt dafür, dass Nebenbahnzüge erst dann in die Gleise der Hauptbahn einfahren können, wenn der Fahrweg gegen kreuzende Züge abgesichert ist. Dafür wird mit zwei Formhauptsignalen gesorgt, die in beiden Fahrtrichtungen auf „Halt/Hp 0" stehen, wenn ein Nebenbahnzug sich in die Hauptstrecke einfädelt.


Abzw



Links im Bild ist die Abzweigstelle Heitzenhofen sichtbar. Dort hat der nun auf der Brücke befindliche Zug seine Fahrt auf der Nebenbahn begonnen. Nach Passieren des Bahnübergangs wird er in einem Rechtsbogen den Bahnhof Kastl erreichen.

Eine Lok der Baureihe 64 hat gerade die Nebenbahn verlassen und fährt, am Stellwerk vorbei, auf das Richtungsgleis der Hauptbahn.



Die „Donnerbüchsen"-Zweiachser mit Packwagen haben die alten Abteilwagen, die teils noch aus der Zeit der Jahrhundertwende stammten, schon zum Teil abgelöst und bieten den Reisenden einen bescheidenen Komfortzuwachs.



Endbahnhof und Umsteigestation: Zu Zeiten der Epoche III brachten Busse die Fahrgäste vom Endbahnhof weiter in Orte ohne Gleisanschluss.

Gerade hat der Fahrdienstleiter dem Güterzug nach Kastl das Signal „Hp 2 – langsam fahren" mit zwei Flügeln gegeben. Der Lokführer zieht den Regler zurück und nähert sich mit reduzierter Geschwindigkeit der Abzweigweiche, die ihn auf die Nebenbahn leitet. Sobald der Güterzug sein Ziel, den Bahnhof Kastl, erreicht hat, macht er das Gleis frei für den Gegenzug. Es dauert seine Zeit, bis ein Zug langsam aus dem Bahnhofsbereich ausfahrend am Bahnbetriebswerk vorbei in einer langen Linkskurve den Bahnübergang der Kreisstraße erreicht, um dann mit verhaltener Geschwindigkeit auf die Fachwerkbrücke zu poltern. Den Reisenden eines Personenzuges bietet sich ein grandioser Ausblick hinunter ins Tal, bevor sie die Dunkelheit des Kehrtunnels umfängt.

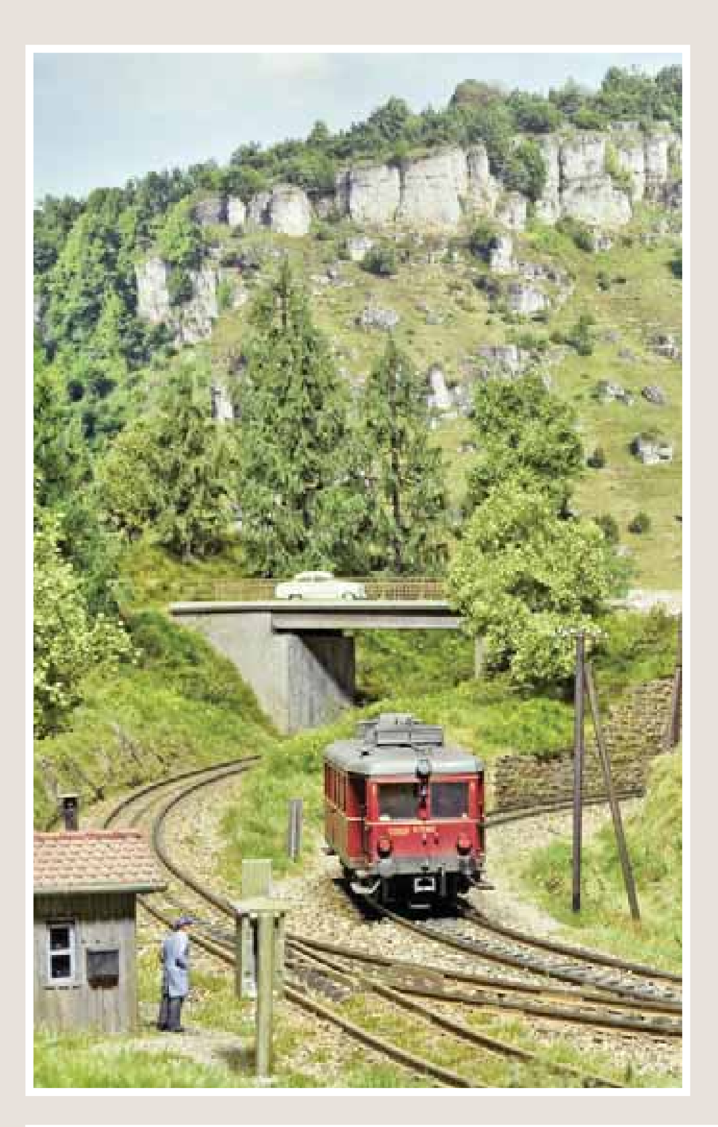
Unten im Tal verläuft die Nebenbahn ein gutes Stück parallel zur zweigleisigen Hauptbahn, unterquert die Fachwerkbrücke und nähert sich dann dem Stellwerk Heitzenhofen. Die Hauptstrecke ist vorschriftsmäßig mit Weiche, Stumpfgleis und Prellbock von der Nebenbahn abgetrennt. Falls es die Betriebslage erlaubt – die schnellen Züge auf der Hauptbahn haben Vorrang! –, stellt der Fahrdienstleiter das Hauptsignal auf „Hp 2 – Langsam fahren" und gibt die Fahrstraße frei hinüber auf das rechte Gleis der Hauptbahn. Eine 64er in Rückwärtsfahrt zieht gerade am Stellwerk vorbei mit einer sehenswerten Wagengarnitur.

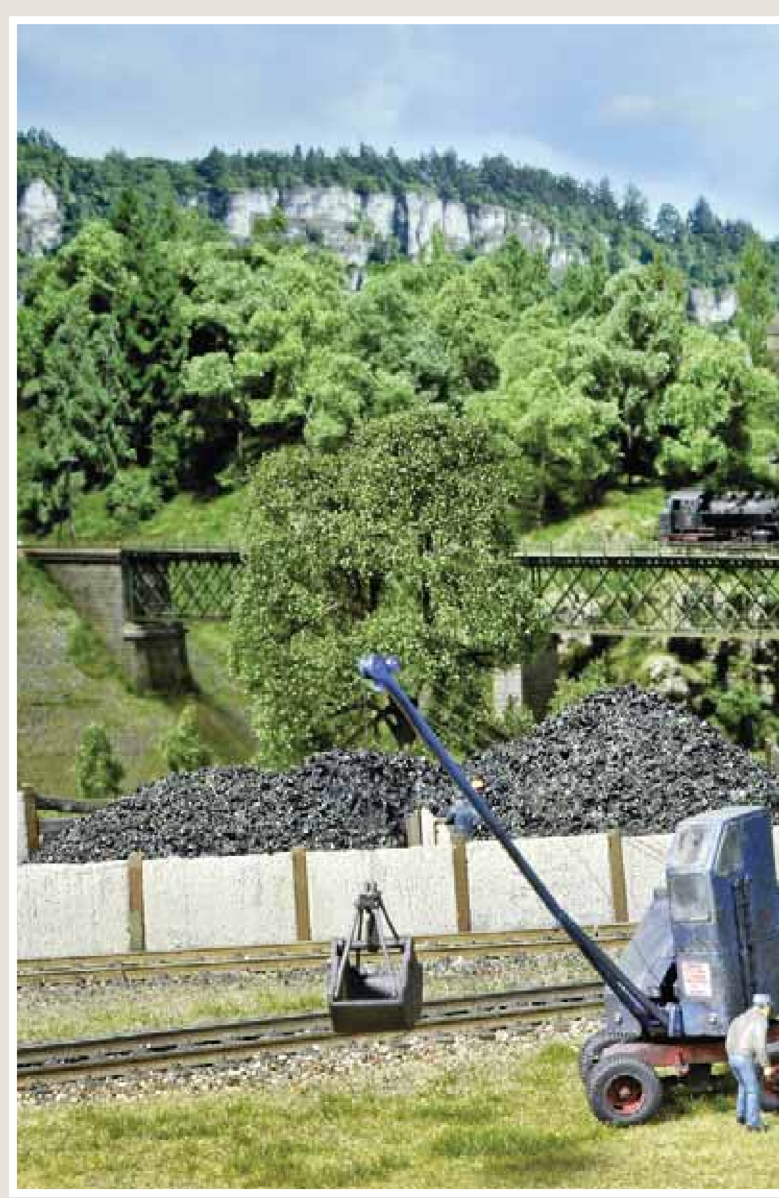
Fahrgastkomfort

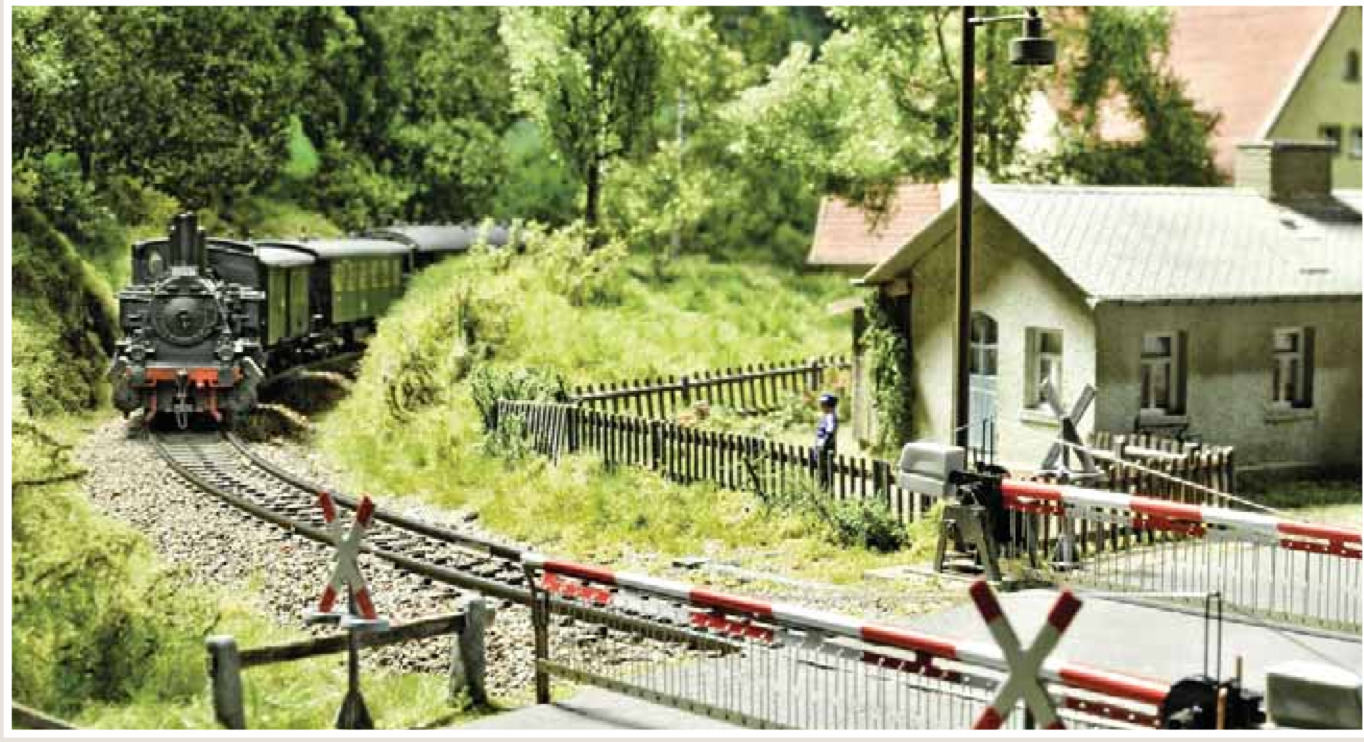
Die „Donnerbüchsen"-Zweiachser mit Packwagen haben die alten Abteilwagen, die teils noch aus der Zeit der Jahrhundertwende stammten, schon zum Teil abgelöst und bieten den Reisenden einen bescheidenen Komfortzuwachs. Die Einheitsloks der Baureihe 64 waren die idealen Nebenbahn-Lokomotiven. Ihre Achslast betrug nur 15,3 Mp und war somit dem leichten Oberbau der Nebenbahngleise angemessen, und mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h konnten sie sogar auf Hauptbahnen mithalten. Typisch für Nebenbahnen Mitte der 50er Jahre bis Anfang



Die Güterzüge auf der Hauptbahn werden von deutlich größeren Maschinen befördert, beispielsweise von Lokomotiven der Baureihe 50.









Das Güterverkehrsaufkommen rechtfertigt gelegentlich den Einsatz einer ehemals preußischen G 10. Die Scheibe in Kastl ermöglicht das Drehen der Lok.

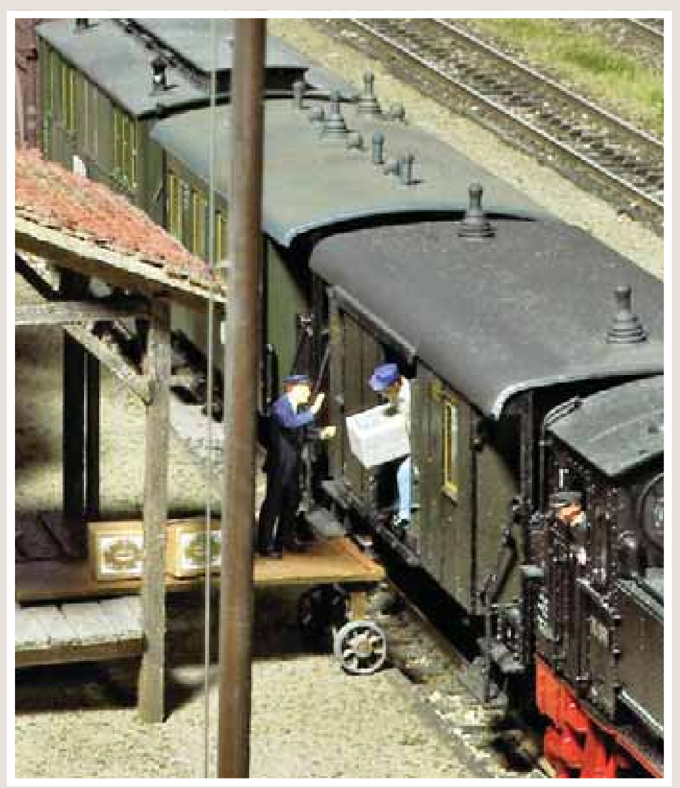
der 60er Jahre waren auch Maschinen der Baureihen 86 und 57 (pr. G 10). Auf Gleisen in Bayern sah man noch häufig ehemals bayerische Länderbahnlokomotiven wie etwa die Baureihe 70 (bayer. Pt 2/3) und die Baureihe 98 (bayer. GtL 4/4). Zuweilen konnte man auch noch den einen oder anderen Sonderling antreffen, wie z.B. die Baureihe 89 (bayer. D II, R 3/3), die bis 1960 auf Nebenstrecken vertreten war. Die Anzeichen des Strukturwandels waren aber nicht zu übersehen. Dieselloks der Baureihe V 100 mit ihrem Vorteil des Einmannbetriebs lösten nach und nach die unterhaltsaufwendigen Dampfloks ab. Von den ehemaligen Reichsbahn-Dieseltriebwagen bewährte sich der VT 75.9 sehr gut, gerade auch auf den Nebenbahnen in der Oberpfalz, bis er seine Ablösung in den Schienenbussen der Baureihen VT 95 und 98 fand.

Zuweilen konnte man auch noch den einen oder anderen Sonderling antreffen, wie z.B. die Baureihe 89, die bis 1960 auf Nebenstrecken vertreten war.

Links oben: Der Triebwagen passiert die Anschlussstelle des Schotterwerks; auch hier liegt ein vorbildgerechtes Stumpfgleis.

Links: Gemütlich ist es am kleinen Bahnübergang. Eine ehemals bayerische R 3/3 nähert sich langsam der Anlage.





Kurz vor Abfahrt des Zuges wird noch Stückgut verladen. Zu Zeiten der Epoche III war dies alles andere als ungewöhnlich.

Betrieb im Bahnhof Kastl

Das Modell des Bahnhofs Kastl wurde mit umfangreichen Gleisanlagen ausgestattet. Sie ermöglichen, neben abwechslungsreichem Personenverkehr, die Abwicklung umfangreicher Rangierarbeiten.

Großzügig präsentiert sich das Bahnhofsareal in Kastl. Für die Lokomotiven gibt es ausreichend Beschäftigung, die Lokstation ist mit Kohle zu versorgen und das BayWa-Lagerhaus wird regelmäßig mit Güterwagen beliefert.



Die örtlichen BayWa-Lagerhäuser waren in ländlichen Bereichen Bayerns wichtige Anlaufpunkte für die Bevölkerung. Hier konnten sich Kleinbauern und -gärtner mit Dünger, Saatgut und Viehfutter versorgen.



Der VT 75 902 steht samt Beiwagen auf Gleis 1 zur Abfahrt bereit. Fahrzeuge dieses Typs waren bis Anfang der 1960er Jahre in der Oberpfalz im Einsatz. Beheimatet waren sie in Schwandorf.

Unten: Bayerische Lokalbahnromantik pur vermittelt die Baureihe 70 mit der angehängten Garnitur. Die verwendete Kulisse sorgt für optische Tiefe.



Kastl bei Amberg – Marktflecken mit ca. 2500 Einwohnern. Die Ortschaft wurde erstmals im Jahre 1103 urkundlich durch Bestätigungsbulle des Papstes Paschalis II. erwähnt. Der staatlich anerkannte Erholungsort ist gekennzeichnet durch seine romantische Lage. Er ist eingebunden in das enge Juratal der Lauterach mit ihren steilen Seitentälern und ausgedehnten Wäldern. Über den eng um den Fels gruppierten Dächern des Ortes thront seit 900 Jahren die imposante Anlage der Kastler Klosterburg (bis 1556 Benediktinerabtei). Dieser wehrhafte Komplex mit der an Kunstschätzen reichen romanischen Klosterkirche hinterlässt aufgrund seiner geschichtlichen Vergangenheit bei jedem Besucher einen unvergesslichen Eindruck“, so lautet die Beschreibung, wenn man einen Blick auf die Homepage von Kastl im Oberpfälzer Jura wirft.

Kastl bei Brandl ist genauso romantisch und auch umgeben von Wäldern, genießt aber den Vorteil, sich nicht in ein enges Tal zwängen zu müssen. Zumindest machen die Bahnanlagen einen sehr weiträumigen Eindruck. Der Kopfbahnhof ist der Endpunkt der Nebenbahn, die vom Heitzenhofener Tal auf die Kastler Hochfläche führt. Gleich drei Durchgangsgleise liegen vor dem Bahnhofsgebäude. Auf zwei Gleisen findet der Personenverkehr statt, und das dritte Gleis ist notwendig, um zum einen den regen Güterverkehr zum Sägewerk zu bewerkstelligen und zum anderen Rangiermöglichkeiten ins Bahnbetriebswerk zu ermöglichen. Mehrere Stumpfgleise mit Weichenverbindungen am Ende der Bahnanlagen bieten den ankommenden Lokomotiven Umsetzmöglichkeiten. Ein Gleis führt zu dem imposanten BayWa-Lagerhaus, das dem Umschlag von Gütern aller Art aus der ländlichen Umgebung dient. Triebwagen und Schienenbusse enden auf der anderen Seite des Bahnhofsgebäudes in einem kurzen Gleis mit Prellbock.

Nebenbahnen sagt man allgemein nach, dass sie Eisenbahnstrecken untergeordneter Bedeutung seien, deren Anlagen im Gegensatz zur Hauptbahn in Bau und Betrieb vereinfacht sind. Das trifft auf Kastl und die zu diesem Ort führende eingleisige Strecke nicht unbedingt zu, gibt es doch Bahntechnik, die auch einer eingleisigen Hauptbahn gut anstehen würde. Die Einfahrt in den



Das schmucke Empfangsgebäude von Kastl weicht durch Dach und Erker von den typischen Bauten der Bayerischen Staatsbahn ab. Der angebaute Güterschuppen ist für derartige Bauwerke um so typischer.





Zu den seltenen Gästen in Kastl gehört die ehemals preußische P 8. Dank der umfangreichen Betriebsanlagen der Lokstation ist die Maschine schnell für die Rückfahrt vorbereitet.

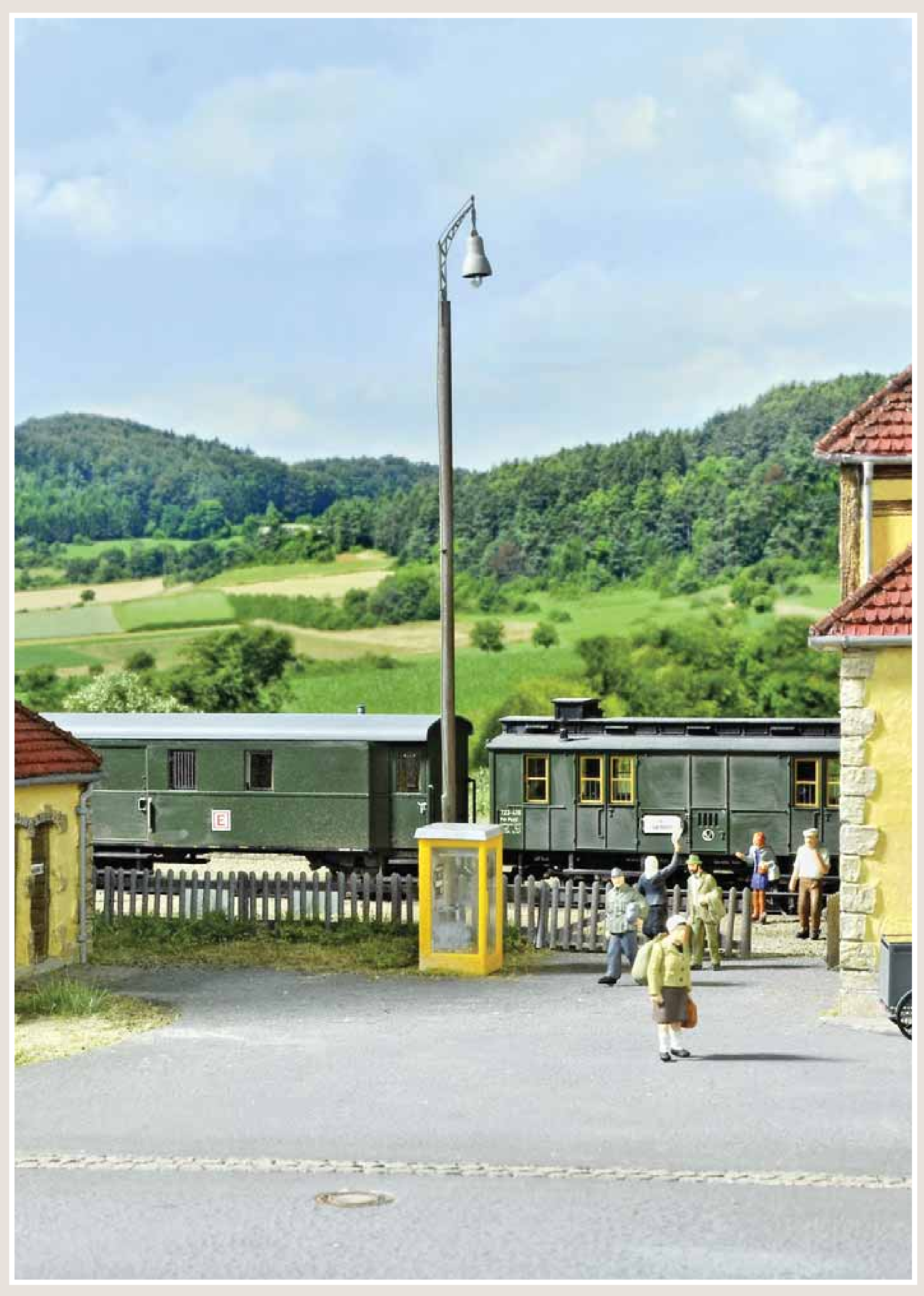
Bahnhof ist mit einem Hauptsignal gesichert und die drei aus dem Bahnhofsbereich hinausführenden Gleise sind mit Formhauptsignalen ausgestattet. Der Kastler Fahrdienstleiter hat insgesamt zehn Weichen und eine Doppelkreuzungsweiche zu bedienen und dürfte während seiner Dienststunden gut beschäftigt sein.

Was tut sich im Bahnhof Kastl an einem warmen Sommernachmittag? Soeben fährt der P 1645 mit seiner Dreiachser-Garnitur, gezogen von einer Lok der Baureihe 86, in Gleis 3 ein. Oben am Berg grüßt die Kastler Burganlage die ankommenden Reisenden. Der Personenzug hält, die Passagiere steigen aus und gehen in Richtung Bahnhofsgebäude, während ein Dienstmann seinen Karren zum Packwagen zieht, um dem Gegenzug etwas Stückgut mitzugeben. Auf Bahnsteig 1 warten derweil zwei Herrschaften auf den Triebwagen, der bald auf Gleis 1 einfahren wird. Vorher setzt sich aber noch eine V 100 rückwärts an den auf Gleis 3 eingefahrenen Zug. Die 86er wird abgekuppelt und hat sich eine Ruhepause im Bw verdient. Die V 100 mit dem P 1592 erhält Ausfahrt und schlängelt sich über die Weichenstraße hinaus auf die freie Strecke. Dann ist erst mal Ruhe angesagt im Bahnhof Kastl. Nur ab und zu hört man einen Pfiff oder das Geräusch der Drehscheibe aus dem nahe gelegenen Bahnbetriebswerk.

30 Minuten später läuft der Triebwagen auf Gleis 1 ein. Anschließend drückt er zurück auf das Streckengleis, fährt auf Gleis 3 und umläuft dann den Beiwagen. Der VT 75.9 der DB ist ein schon betagtes Fahrzeug. Die ersten Exemplare dieser Baureihe wurden von der DRG im Jahre 1932 in Dienst gestellt und die Tage unseres VT 75.9 sind bereits gezählt. Ab und an kommt schon einer dieser modernen Schienenbusse hinauf nach Kastl. Unsere Herrschaften besteigen den vorderen Triebwagen. Herr Müller ist mit seiner Frau auf dem Weg nach Amberg, und er genießt es, wenn er dem Triebfahrzeugführer über die Schulter schauen kann, besonders wenn es in langsamer Fahrt über die Stahlgitterbücke geht. Frau Müller vertieft sich lieber in ihre Reiselektüre, denn sie beschleicht immer ein komisches Gefühl, wenn sie von der Brücke in die Tiefe blickt.

Auch typisch bayerische Zuggarnituren mit Lokalbahnwagen und einer Lok der Baureihe 70, der bayerischen Pt 2/3, sind noch zu sehen. Der Packwagen hält dann direkt vor dem kleinen Güterschuppen. Mit einer fahrbaren Rampe wird die Lücke zwischen Zug und Schuppen geschlossen, damit die Ladegeschäfte erledigt werden können. Richtig viel ist es nicht, was täglich anfällt, aber die Landwirte sind froh, dass ihre Produkte mit der Bahn den Weg nach Amberg oder Nürnberg finden. Größere Gütermengen werden über das BayWa-Lagerhaus umgeschlagen. Das prachtvolle, mehrstöckige Gebäude mit seinem markanten Mansardendach und dem großen Dachaufsatz auf der Ostseite des Bahnhofs ist das Ziel der Landwirte, die teils mit Pferdegespannen und teils mit Traktor und Anhänger an der langgezogenen Rampe vorfahren. Auf der anderen Seite des Gebäudes liegt das Gütergleis, auf dem je nach Bedarf geschlossene oder offene Güterwagen von den Kastler Rangierern bereitgestellt werden. Auf den „Bock", die schon recht betagte dreiachsige bayerische R 3/3, die DB-Lok 89 634, wollen sie nicht verzichten, solange sie noch so gut in Schuss ist. Schlepptenderloks kommen selten nach Kastl, 50er ganz selten und hin und wieder mal eine Lok der Baureihe 57. Als neulich eine 38er mit Wannentender, die preußische P 8, mit ihrem Personenzug den Weg nach Kastl hinauf fand und anschließend auf Gleis 4 am Wasserkran mit Wasser versorgt wurde, war das schon etwas Besonderes für die Eisenbahner. Da wurden die alten Eisenbahnerzeiten beschworen, und der gepflegte Zustand der Maschine, die bestimmt schon 40 bis 50 Jahre Dienst auf dem Buckel hatte, sorgte auch im Bw für Gesprächsstoff. Sie stand aber auch wirklich schön da im Sonnenlicht!

Der Kastler Fahrdienstleiter hat insgesamt zehn Weichen und eine Doppelkreuzungsweiche zu bedienen und dürfte während seiner Dienststunden gut beschäftigt sein.

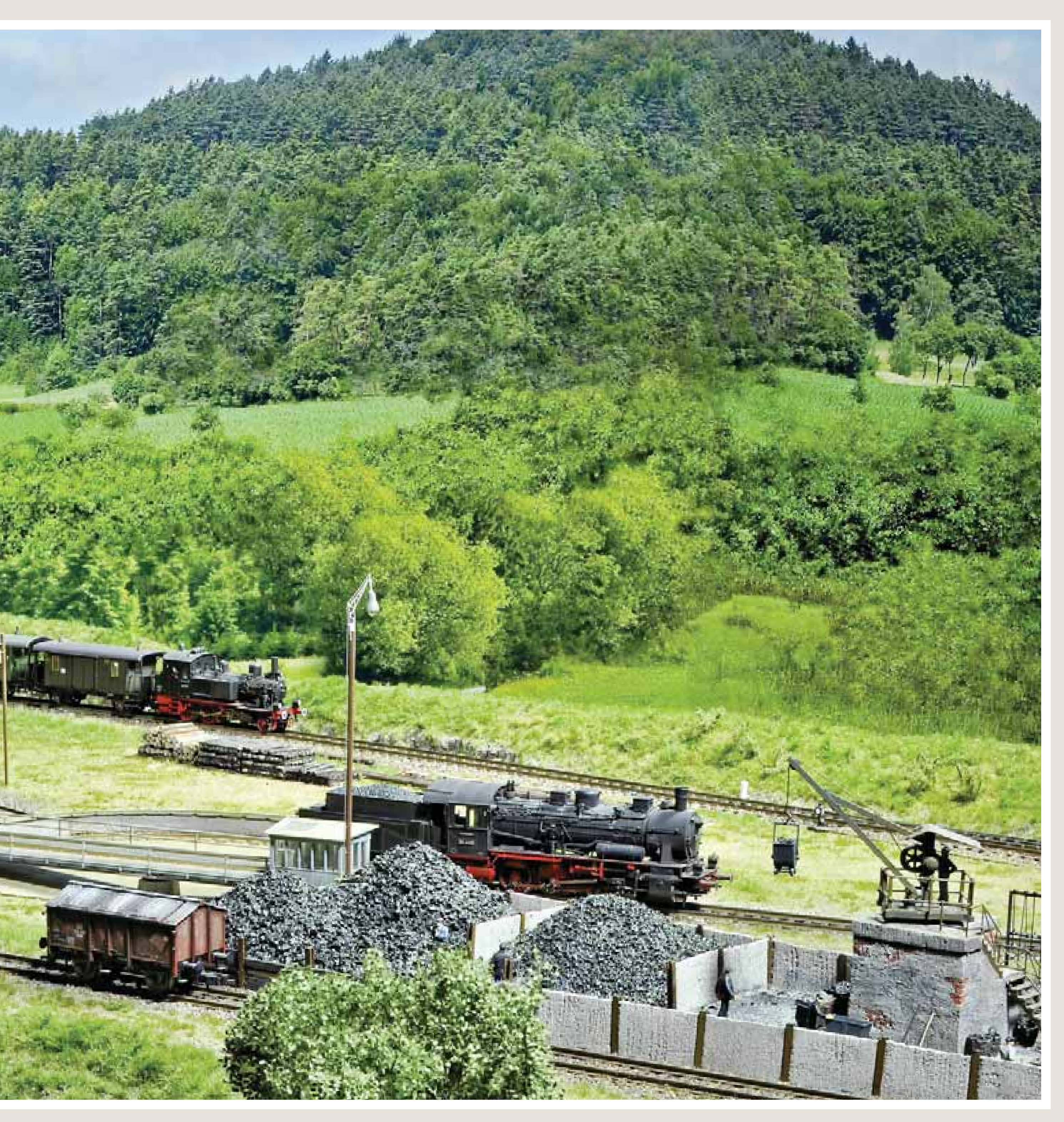


Gerade ist ein Zug in Kastl angekommen. Obwohl nur eine Handvoll Reisende an Board war, wirkt der Bahnhofsvorplatz für einige Minuten äußerst geschäftig.



Bw Kastl – Heimat für die Loks

Bayerische Endbahnhöfe verfügten in vielen Fällen über Behandlungsanlagen für die dort eingesetzten Dampflokomotiven, aber auch über Sozialräume für das Personal. Entbehrlich wurden diese Einrichtungen durch den Einsatz von Dampfloks mit größeren Vorräten und durch Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.



Lokstationen oder kleine Bws sind typisch für Endbahnhöfe bayerischer Nebenbahnen. Die Behandlungsanlagen in Kastl sind großzügig dimensioniert.

Der Bahnhof Kastl ist als Endbahnhof konzipiert. Die Züge der Nebenbahn enden hier, die Zugloks kuppeln ab, setzen um ans andere Zugende und könnten theoretisch ihre Fahrt in entgegengesetzter Richtung wieder antreten, wenn da nicht die Sache mit den Betriebsstoffen wäre. Sie gehen irgendwann einmal zur Neige und müssen ergänzt werden. Elektrische Lokomotiven haben damit kein Problem, weil ihre Energie aus dem Fahrdraht kommt, Dieselloks müssen an die Diesellok-Betankung und können dann wieder losfahren. Bleiben da noch die Dampfloks. Bei ihnen geht es nicht so einfach, denn ihre Technik bedingt einen größeren Aufwand der Restauration: Sand einfüllen, Asche entleeren, Lösche ziehen, Wasser nehmen, Kohle fassen. Dazu brauchte man auch bei Nebenbahnen Behandlungsanlagen, entweder in Form einer Lokstation oder als kleines eigenständiges Bahnbetriebswerk. Wenn man sich anschaut, welche Dampflokomotiven nach Kastl kommen, kann man sich schon vorstellen, dass ein Bw erforderlich wurde. Für ein „Glaskasterl" der Baureihe 98.3 (bayer. PtL 2/2) hätte eine Lokstation gereicht, nicht aber für die doch stattliche Zahl von verschiedenen Baureihen, die man in Kastl sieht: Tenderloks der Baureihen 64, 70, 86, 89.6, 89.8, 98.8 und 98.10 sowie Schlepptenderloks der Baureihen 38, 55 und 57. Da ist es schon zu rechtfertigen, dass das Bahnbetriebswerk Kastl größere Dimensionen angenommen hat, als es in der Realität allgemein üblich war. Dazu kommt, dass die Bahn damals noch nicht von dem Rentabilitätsgedanken geprägt war, wie das heute der Fall ist.

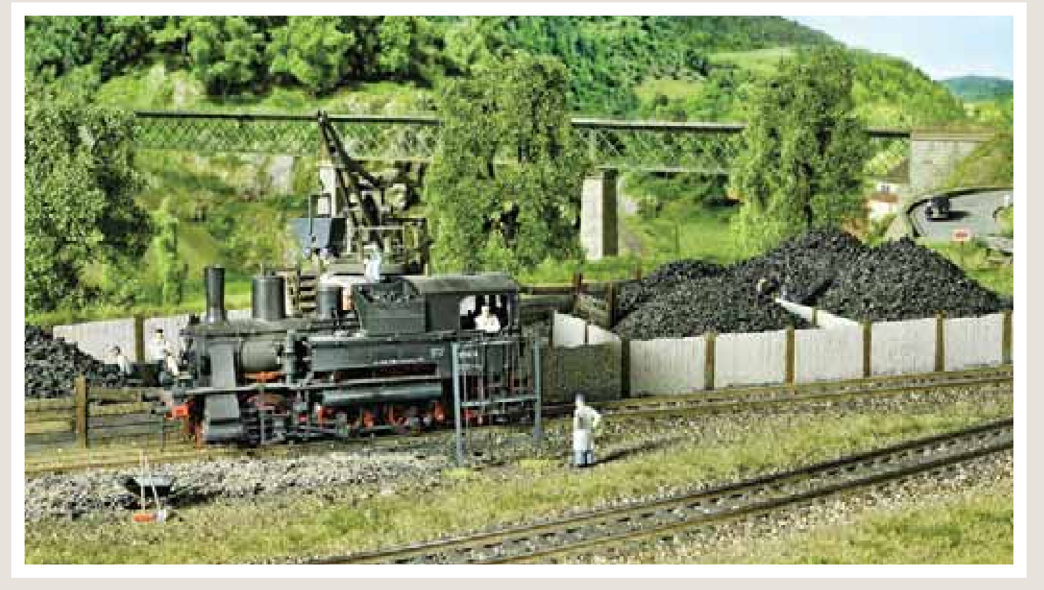


Der zweiständige Lokschuppen ähnelt dem Gebäude in Falkenstein in der Oberpfalz, allerdings mit anderem Anbau.





Kleine Schlepptenderloks lassen sich in Kastl problemlos drehen und im Lokschuppen unterbringen.



Etwas verloren wirkt die 89.6 vor dem großen Kohlebansen. Maschinen dieser Reihe waren auch großen Bws zugeteilt.

Solange wir den Eisenbahnern nicht im Weg stehen, werden sie nichts dagegen haben, dass wir uns ein wenig umsehen.



Eine ehemals preußische G 8.1 rückt in die Lokstation ein. Die Bekohlung von Dampfloks erforderte auch in der Epoche III noch viel Muskelkraft.

Begeben wir uns doch ins Bw. Manche Eisenbahnfeunde werden sich erinnern, dass man am Ende der Dampflokzeit in der Lokleitung eines größeren Bahnbetriebswerks eine Versicherung abschließen musste, bevor man das Betriebsgelände betreten durfte. Nicht so im ländlichen Kastl. Solange wir den Eisenbahnern nicht im Weg stehen, werden sie nichts dagegen haben, dass wir uns ein wenig umsehen. Vom vierten Bahnhofsgleis führen zwei Gleise ins Bahnbetriebswerk. Während eines direkt zur Drehscheibe führt, verzweigt sich das andere Gleis noch einmal bei den Lokbehandlungsanlagen und läuft dann auf die Drehscheibe zu. Das ganz außen liegende Gleis wird als Kohlenladegleis genutzt. Der reichlich bemessene Kohlebansen, der wohl anfangs mit einem Holzbohlenzaun umgeben war, dann aber mit Betonteilen erweitert wurde, ist gut gefüllt. Gerade zieht eine 89er eine Reihe von leeren O-Wagen ab, nachdem die Bahnarbeiter die Kohle in den Kohlebansen geschaufelt haben. Bis auf den Huntekran und einen Fuchs-Bagger in der Mitte des Bansens sieht man keine mechanischen Hilfsmittel, die die Arbeit der Eisenbahner erleichtern könnten. Dafür war bei den Nebenbahnen kein Geld da, weshalb auch relativ viel Personal eingesetzt werden musste. Neben dem Kranführer sind allein sieben Arbeiter im Kohlebansen damit beschäftigt, die Kohlenhunte zu befüllen und für die Beladung von ankommenden Dampfloks bereitzustellen. Vorher nimmt die Lok Wasser am Wasserkran, macht Halt bei der einfachen Besandungsanlage und fährt dann auf die Untersuchungsgrube. Die Asche wird in die Grube entleert, die Lösche landet neben dem Gleis. Falls es Probleme geben sollte, greift das Lokpersonal zu Schürhaken und anderem Werkzeug, das in einem Gerüst hängt.

Wie man sieht, geht es in unserem Bw einfach und rustikal zu. Josef Brandl weiß diese Bahnatmosphäre gekonnt darzustellen. Das erreicht er wie so oft durch die kleinen Details und Szenen. Da steht ein alter bayerischer Kranwagen auf dem Gleis neben dem Schuppen, was auch in einem Bw der Epoche III durchaus glaubwürdig ist. Da lagern Schwellen, da liegen Telegrafen- und Signalmasten auf der Seite und der Fuchs-Bagger bewegt sich durchs Gelände. Sogar an die weiß-roten Grenzzeichen bei den Weichen wurde gedacht. So wie im Modell dargestellt dürfte es auch damals in den 1950er/1960er Jahren zugegangen sein in den Endbahnhöfen der Oberpfälzer Nebenbahnen, in Lauterhofen oder auch in Schmidmühlen.

Der große Lokschuppen auf der Anlage, in den die Loks einfahren, nachdem sie auf der Drehscheibe in Richtung ihres Zielgleises gedreht wurden, hat ein Gebäude zum Vorbild, das es so in Schmidmühlen wirklich gegeben hat. Der Schuppen hatte das

Kleinere Reparaturen konnten auch in Lokstationen durchgeführt werden. Bei größeren Schäden ging es jedoch in das Heimat-Bw.



markante Mansarddach, das in dieser Form eigentlich nur bei bayerischen Nebenbahn-Lokschuppen zu finden war. Allerdings war er im Gegensatz zum Modell kürzer und nur einständig. Mehr musste damals nicht sein, als die Züge noch vom „Glaskasterl“ mit 7 m Länge gezogen wurden. Die 86er, die später auf der Strecke Amberg–Schmidmühlen im Einsatz waren, sollen mit ihren fast 14 m schon nicht mehr Platz gefunden haben im Schuppen. In Falkenstein, dem Endpunkt der aus Regensburg kommenden Nebenbahn, gibt es einen ähnlichen zweiständigen Lokschuppen mit Mansarddach heute noch. Er wurde vorbildlich restauriert und bietet seit Jahren ein ideales Ambiente für Kunstausstellungen. Direkt hinter dem Schmidmühlener Lokschuppen fügte sich ein querstehendes, dreistöckiges Wohnhaus mit Mansarddach an, das eine Bedienstetenwohnung und ein Übernachtungszimmer fürs Lokpersonal aufwies. Wer heute den ehemaligen Lokschuppen in Schmidmühlen finden möchte, tut sich schwer. Den Schuppen selber gibt es nicht mehr. Das Wohnhaus steht noch, hat sich aber durch einige Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen stark verändert.

Der Lokschuppen auf der Anlage gefällt durch seine ausgewogenen Proportionen. Er passt sehr gut zu den anderen großen historischen Gebäuden, dem Bahnhofsgebäude und dem BayWa-Lagerhaus. Durch die geöffneten Schuppentore sieht man, dass Brandl auch an eine werkstattgemäße Inneneinrichtung gedacht hat. Die Tore lassen sich vom Steuerpult elektrisch öffnen und schließen.

Modellbahner mögen es, wenn eine Dampflok auf die Drehscheibe rollt, gedreht wird und dann sehr langsam (und dank moderner Technik) mit zischendem Geräusch in den Lokschuppen einfährt. Im Bw Kastl von Josef Brandl lässt sich diese Illusion alter Nebenbahnromantik in perfekter Nachbildung erleben.

Nach ihrem Einsatz durchläuft die 55 das übliche Prozedere: Wasser fassen, Ausschlacken, Bekohlen und anschließendes Abstellen.





Äußerst lebendig hat Josef Brandl die vielen kleinen Szenen der Anlage gestaltet – manche auch mit einem kleinen Augenzwinkern.

Leben und Wohnen in Kastl

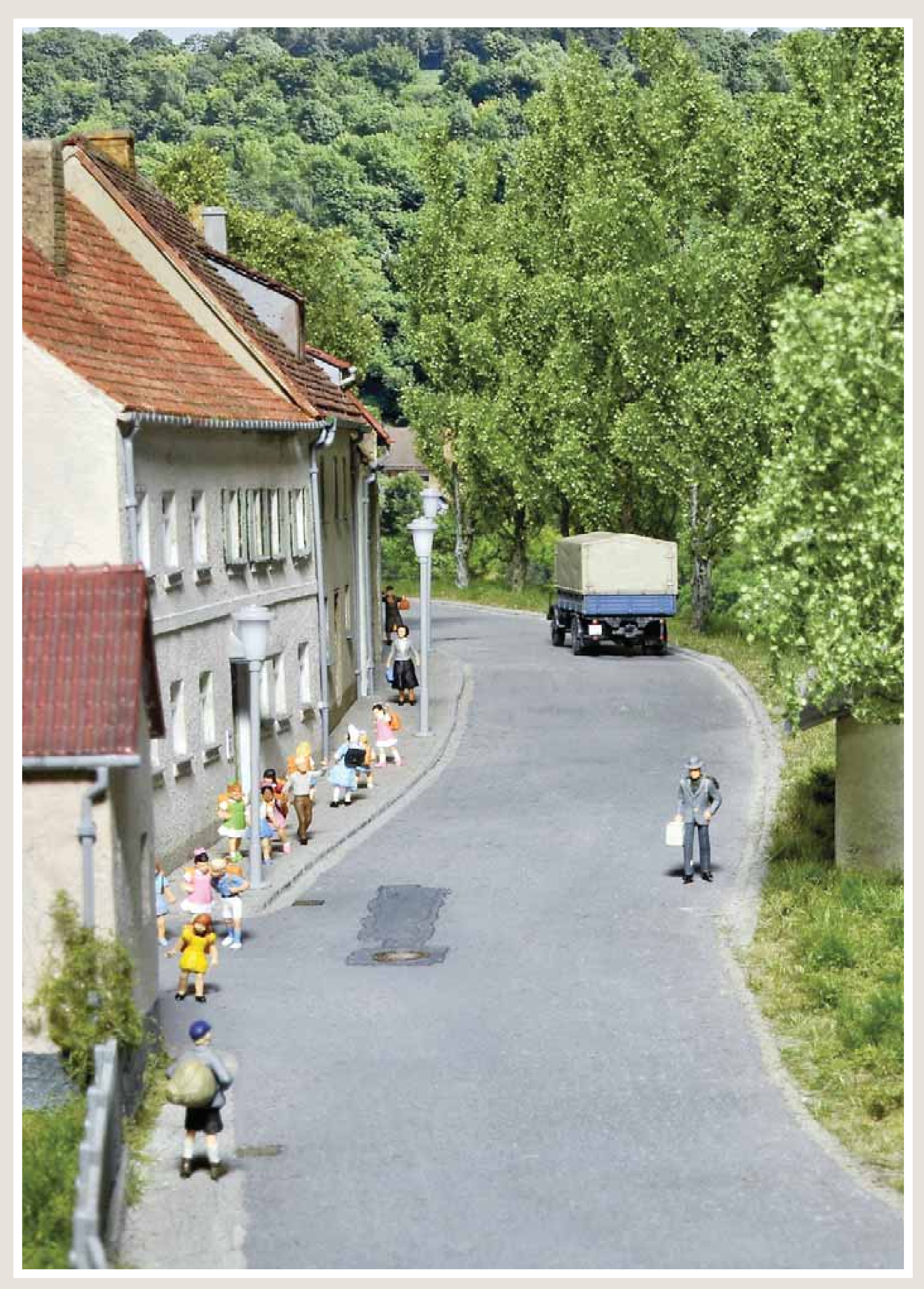
In den Ortschaften, die Josef Brandl auf seinen Anlagen schafft, geht es beschaulich zu. Seine Straßen sind belebt, ohne übervölkert zu wirken, die zahlreichen kleinen Szenen sind sympathischer Blickfang und gleichzeitig Fenster in eine vergangene Zeit. So entstehen beim Betrachten einer Brandl-Anlage ganz automatisch kleine Geschichten.

Was macht einen Ort aus? Seine Lage, sein Bahnhof, seine Infrastruktur? Ein Bahnhof kann für einen Ort sehr wichtig sein. Der Bahnhof war früher das Tor zur Welt für die Menschen im ländlichen Kastl. Heute, mit der erfolgten Motorisierung, ist das Auto zum wichtigsten Transportmittel geworden, und der ehemalige Bahnhof in Kastl wurde in ein Café umgewidmet. Auch dorthin zieht es die Menschen gerne, jetzt aber in ihrer Freizeit.

Josef Brandl hat seine eigenen Vorstellungen, was zu einem Gemeinwesen gehört, damit eine Modellbahnanlage authentisch wirkt. Dass der Bahnhof dazu gehört, erklärt sich von selbst, denn die Eisenbahn ist das Hauptmotiv der Anlage. Daneben sind es aber andere Dinge, die Brandls Anlagen unverwechselbar machen. Zum einen ist es das Eingebettetsein der Modellbahn in die Landschaft, denn die Bahnanlagen wirken so, als seien sie, wie es in Wirklichkeit geschieht, in die Landschaft hineingebaut worden. Dabei geschieht der Bau einer Anlage ja in der anderen Reihenfolge: Zuerst baut Brandl die Bahn, und dann folgt die Gestaltung der Landschaft.

Zum anderen verblüfft er den Betrachter immer wieder durch den immensen Detailreichtum, d. h. so konsequent er im Großen bei der Landschaftsgestaltung ist, so konsequent ist er auch im Kleinen bei den vielfältigen Szenen menschlichen Lebens auf der Modellbahnanlage. Der Ort Kastl bei Amberg hat, wie wir gehört haben, 2500 Einwohner mit vielleicht 500 Häusern. Brandl genügen fünf Gebäude am Anlagenrand nicht weit weg vom Bahnhof und vom Lagerhaus, um uns ein Bild vom gemächlichen Leben in Klein-Kastl zu geben. Fünf typische, große Bürgerhäuser mit Nebengebäuden sind es, die uns zum Verweilen einladen, nachdem sich das Auge satt gesehen hat an den herrlichen Eisenbahnmotiven.

Wir stehen an der Laderampe des Lagerhauses. Landwirte kommen mit dem Pferdefuhrwerk oder mit Traktor und Anhänger vorgefahren, um ihre Besorgungen bei der BayWa zu erledigen. Unser Blick geht hinaus auf die leicht ansteigende Dorfstraße, die auf der Seite gegenüber liegt und von den besagten fünf Gebäuden begrenzt wird. Eine Schar Kinder bewegt sich auf dem Gehsteig



Für Schüler das Schönste: eine gemeinsame Klassenfahrt in die nahe gelegene Stadt Amberg.

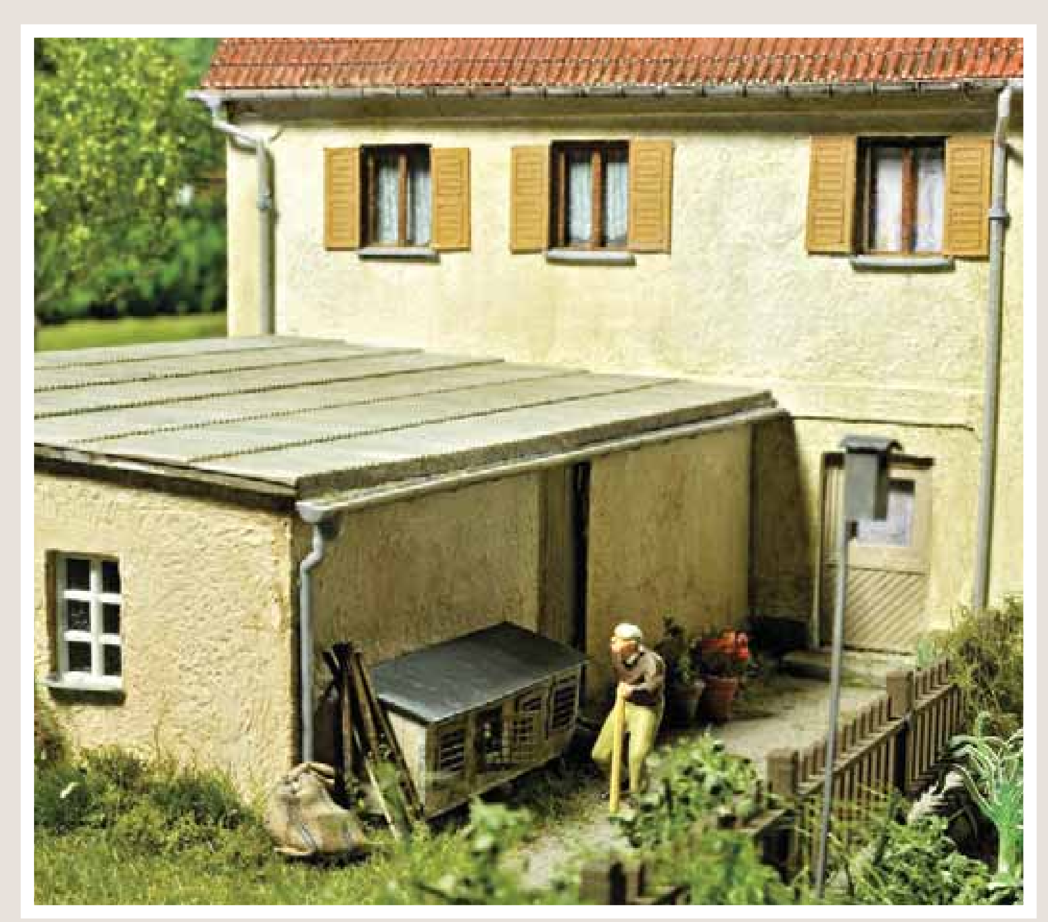


in Richtung Lagerhaus. Es scheint, die Schule ist aus, alle tragen noch ihre Schulranzen auf dem Rücken. Die Kinder sehen noch sehr jung aus. Es ist wenig wahrscheinlich, dass sie dem Bahnhof zustreben, um mit dem Zug ins weit entfernte Amberg zu fahren. Eher kann man davon ausgehen, dass die Kleinen auf einem Unterrichtsgang sind, denn der Herr Lehrer ist auch dabei. Von Mama oder Papa zur Schule gebracht zu werden, das gab es damals nur in Ausnahmefällen bei wohlhabenden Familien, die sich ein großes Auto der Marken BMW oder Mercedes leisten konnten. Für den Durchschnittsverdiener war ein Opel Olympia aus den frühen 50er Jahren, wie er in der Seitenstraße in Höhe der Kinder zu sehen ist, schon das höchste aller Gefühle. Es waren auch vergleichsweise wenige Fahrzeuge auf den Straßen zu sehen. Trotzdem warnt eine Frau ein Mädchen, nicht ohne genau zu schauen auf die Straße zu laufen. Die Schüler kommen wohl aus der katholischen Volksschule, die im großen Eckhaus ihre Klassenzimmer hat. Gerade ist große Pause und elf Kinder tollen auf dem Schulhof herum, betreut von einer Ordensschwester. Beim Blick über den Zaun sieht





Das Beste am Schultag sind die Pausen, zumindest für die Schüler, die Pausenaufsicht sieht das vielleicht anders. Doch dem Anschein nach hat die resolute Ordensschwester die Rasselbande gut im Griff.



Idyllisch schmiegt sich die Dorfstraße in Kastl an das Bahngelände.

Die Pflege seiner preisgekrönten Kaninchen ist das Steckenpferd von Herrn Vielhuber. Vielleicht kommt ja auch die Nachbarin auf einen Plausch in den Garten.

Von Mama oder Papa zur Schule gebracht zu werden, das gab es damals nur in Ausnahmefällen bei wohlhabenden Familien ...

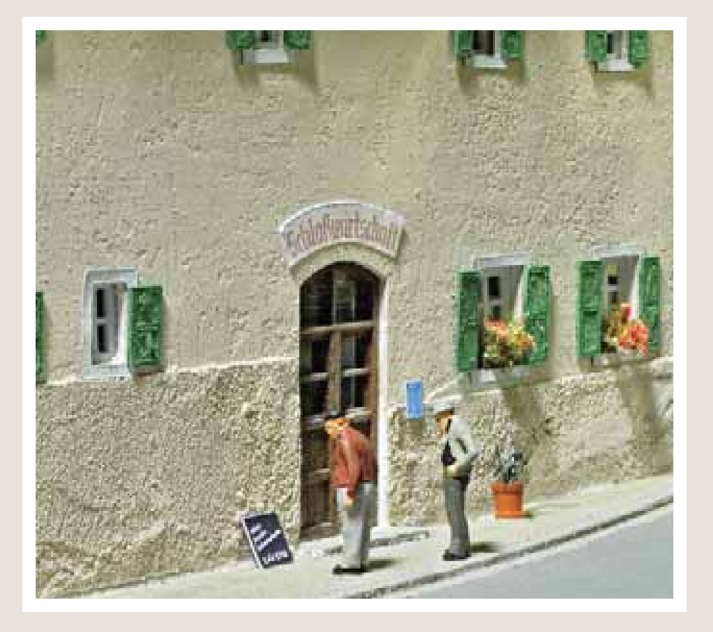


Kaum eine Landmaschine hat in der Epoche III so sehr zur Rationalisierung der Feldarbeit beigetragen wie der Mähdrescher. Mit der ausgezeichneten Feldgestaltung – inklusive Mohnblumen – hat Josef Brandl einen wunderbaren Rahmen für das Modell geschaffen.



Links: Der Transport von Baumstämmen oblag lange Zeit Pferdefuhrwerken. Erst sehr spät waren geeignete LKWs in der Lage diese Aufgabe zu übernehmen.

Unten: Frischer Schweinebraten für 5,60 DM – ein gutes Angebot. Auch im Zeitalter des Euro kann man in der Oberpfalz ausgesprochen gut und zu sehr günstigen Preisen speisen.



man die Nachbarin Frau Huber, wie sie gerade ihre Bettwäsche zum Trocknen aufhängt. Da herrscht offensichtlich Ordnung im Haushalt, der Rasen ist gemäht und blühende Blumen stehen auf der Blumenbank vor der Haustür. Ein Haus weiter erwartet uns schon Frau Gmeinwieser. Sie liebt den Garten über alles und pflegt ihn dementsprechend. Tägliches Gießen ist ihr ganz wichtig und sie ist froh, dass ihr Mann handwerklich begabt ist und ihr eine Gartenpumpe gebaut hat. Aber ist es wirklich nur der Garten, der Frau Gmeinwieser so häufig aus dem Haus in den Hinterhof treten lässt? Auffällig oft ist dann auch Herr Vielhuber aus Haus 4 im Garten. Herr Vielhuber wohnt mit seinem gehbehinderten Vater zusammen in einer Wohnung und hat die Kaninchenzucht auf seine Fahnen geschrieben, da kennt er sich aus. Er unterhält sich gern mit Frau Gmeinwieser, das gibt er offen zu. „Auf gute Nachbarschaft!" möchte man den beiden zurufen.

Wenn Herr Gmeinwieser Lust auf ein Bier hat, braucht er nur über die Straße in die Schlosswirtschaft zu gehen. Die Seitenstraße führt in die Bahnhofs+traße. Kurz vor der Einmündung wird sie durch eine dreiecksförmige Verkehrsinsel mit einer großen Birke in zwei Richtungen geteilt. Das muss man den Kastler Markträten lassen: Sie wissen, was es heißt, für eine übersichtliche Verkehrsführung und ein schönes Straßenbild zu sorgen. Gerade nähern sich zwei Herren der Eingangstür der Schlosswirtschaft und studieren die außen stehende Mittagstafel: Heute frischer Schweinebraten zum Preis von 5,60 DM. Das lässt sich hören! Die Gäste werden überrascht sein, was die Schlosswirtschaft noch zu bieten hat, denn im Hinterhof gibt es einen schattigen Biergarten, in dem es sich unter einem großen Kastanienbaum gut sitzen lässt. Weiß-blaue Tischdecken, Bier vom Fass, frisch gezapft – es lebe die bayerische Gemütlichkeit! Von der Hektik heutiger Tage ist nichts zu spüren, man nimmt sich Zeit für gemeinschaftliche Unternehmungen. Kein Wunder, dass auch die Kegelbahn gut besucht ist, die an der langen Wand des Eckgebäudes gleich hinter den Biertischen ihren Platz gefunden hat. Man sieht, dass sie ganz aus Holz gebaut ist. Die Kugel rollt auf Steinparkett und ein Junge verdient sich sein Taschengeld damit, dass er die Kugeln über eine seitwärtige Bahn zurückrollen lässt und die Kegel wieder aufstellt. Beschaulichkeit pur auf engstem Raum spricht aus diesen Bildern – so zeigt Josef Brandl die kleine Welt des Kastler Bahnhofsviertels. Die Menschen dort haben es gut getroffen!





Holzkegelbahnen waren früher meist außerhalb der Gaststätten im Stil eines Pavillons errichtet. Heute sind derartige Anlagen eine Rarität und stehen nicht selten unter Denkmalschutz.

Geschäftiges Treiben im Sägewerk

Die waldreiche Oberpfalz diente seit jeher der Holzversorgung der Gruben und der nahe gelegenen Städte Regensburg und Nürnberg. Der Transport des benötigten Holzes oblag über mehrere Dekaden der Eisenbahn. So entstanden zahlreiche Holzlagerplätze und Sägewerke an den Oberpfälzer Stichbahnen.

Von einer reichen, wohlhabenden Oberpfalz konnte man in der 60er Jahren des letzten Jahrhunderts wohl nicht reden, denn die Ansiedlung einer nennenswerten Industrie war den Zentren Amberg, Schwandorf und Regensburg vorbehalten. Auf dem Land ging es damals eher ärmlich und bescheiden zu. Auch heutzutage gewinnt das Lauterachtal um Kastl eher durch seine landschaftliche Schönheit, und man setzt mehr auf Tourismus als auf Industrie. Das war auch schon einmal anders gewesen.

Aufgrund reicher und leicht gewinnbarer Eisenerzvorkommen setzten in der Oberpfalz bereits vor zwei Jahrtausenden Bergbau und Eisenverhüttung ein. Ihre wirtschaftliche Blütezeit erreichte die Region um Amberg in der Zeit vom 14. bis zum 17. Jahrhundert. Mit Recht kann die Oberpfalz für diesen Zeitraum als europäisches Eisenzentrum bezeichnet werden. Einen erneuten Aufschwung erlebte die Montanindustrie mit dem Eisenbahnbau in der Mitte des 19. Jahrhunderts, als in Haidhof, Rosenberg und Amberg eine moderne Eisenindustrie aufgebaut wurde, die in vollem Maße auf die Bahn als Transportunternehmen setzte.

Für die verschiedenen Holzprodukte des Sägewerks stehen den Kunden Rungenwagen, vierachsige Flachwagen und auch Drehschemelwagen zur Verfügung.

Der entscheidende Impuls, der den Prozess der Industrialisierung in der ostbayerischen Region in Gang setzte, ging von dem seit der Mitte des 19. Jahrhunderts vorangetriebenen Eisenbahnbau aus. Er belebte nicht nur die heimische Stahlindustrie, sondern förderte darüber hinaus mit seiner stärkeren Anbindung der Region an Rohstoffvorkommen und Absatzmärkte allgemein die wirtschaftliche Entwicklung. Über diese reiche Industriegeschichte informiert sehr anschaulich das Bergbau- und Industriemuseum Ostbayern in Theuern an der Eisenstraße. In den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts vollzog sich in der Oberpfälzer Region ein bedeutender Wandel: Die Erzgewinnung entlang der Eisenstraße hatte sich erschöpft. Nach Einstellung ihrer Erzförderung im Jahre 1964 beendete die Amberger Luitpoldhütte den Hochofenbetrieb und stellte das Werk auf einen Gießereibetrieb um, und die einst so wichtigen Zulieferbahnen im Umland verloren ihre Bedeutung.

Holz war damals ein wichtiges Transportgut gewesen. Eine Erinnerungstafel am Bahnhof Kastl am Anfang des Erzweg-Wanderweges informiert heute darüber, dass es dort einen ausgedehnten Holzlagerplatz gab. Schon beim Bau des Bahnhofs waren die Bahngleise auf dieses Warengut ausgelegt worden. Gelagert und abtransportiert wurde in der Hauptsache Grubenholz, das auf einem höhergelegenen Platz von Arbeitsgruppen auf die geforderte Länge zugeschnitten und dann von den Arbeitern auf die Ladefläche von Rungen- oder auf offene O-Wagen getragen wurde. Das Holz für die Erzgruben stellte man senkrecht stehend in die O-Wagen. Dabei verlangte die Beladung der Waggons eine besondere Stapeltechnik. Die überstehende Ladung durfte eine gewisse Höhe nicht überschreiten und trotzdem musste eine vorgeschriebene Anzahl von jedem Holzmaß im Waggon vorhanden sein.

Vielleicht hat Josef Brandl damit geliebäugelt, solch einen Holzlagerplatz nachzubauen, um das Bild vom Bahnhof Kastl abzurunden. Aber was kann man an einem Lagerplatz Großartiges darstellen? Wo ist das belebende Element, wo sind die kleinen Szenen, die Brandl so gerne nachstellt? Passend zum Thema sollte es sicher etwas mit Holz zu tun haben, was einen Gleisanschluss in Kastl hätte rechtfertigen können, denn in der Oberpfalz gibt es ausgedehnte Wälder mit Fichten und Kiefern. Was lag also näher, als ein Sägewerk nachzubilden? Dass Brandl dieses Metier beherrscht, hat er schon oft bewiesen, indem er in immer anderer Form kleine Sägewerk-Unikate auf die Anlagen zauberte. Als Beispiele seien die Sägewerke auf den Anlagen „Bahnhof Viechtach um 1960“ (EJ-Super-Anlagen 1/2003) und „Im Hochschwarzwald“ (EJ-Super-Anlagen 2/2007) genannt.

Machen wir einen Abstecher ins Kastler Sägewerk. Schon vom BayWa-Lagerhaus sehen wir geschäftiges Treiben der Rangierer mit ihren C-gekuppelten Dampfloks der Baureihe 89. Gleich zwei davon gibt es noch in Kastl. Die Lokführer vom Bw Kastl wollen sie nicht hergeben, sind sie für sie doch der Inbegriff von einfacher Handhabung und Zuverlässigkeit. Für die verschiedenen Holzprodukte des Sägewerks stehen den Kunden Rungenwagen, vierachsige Flachwagen und auch Drehschemelwagen zur Verfügung. Mit dem Lademaß, einem grauen Messrahmen aus Metall am Rampengleis, stellen die Rangierer sicher, dass sie die Wagen

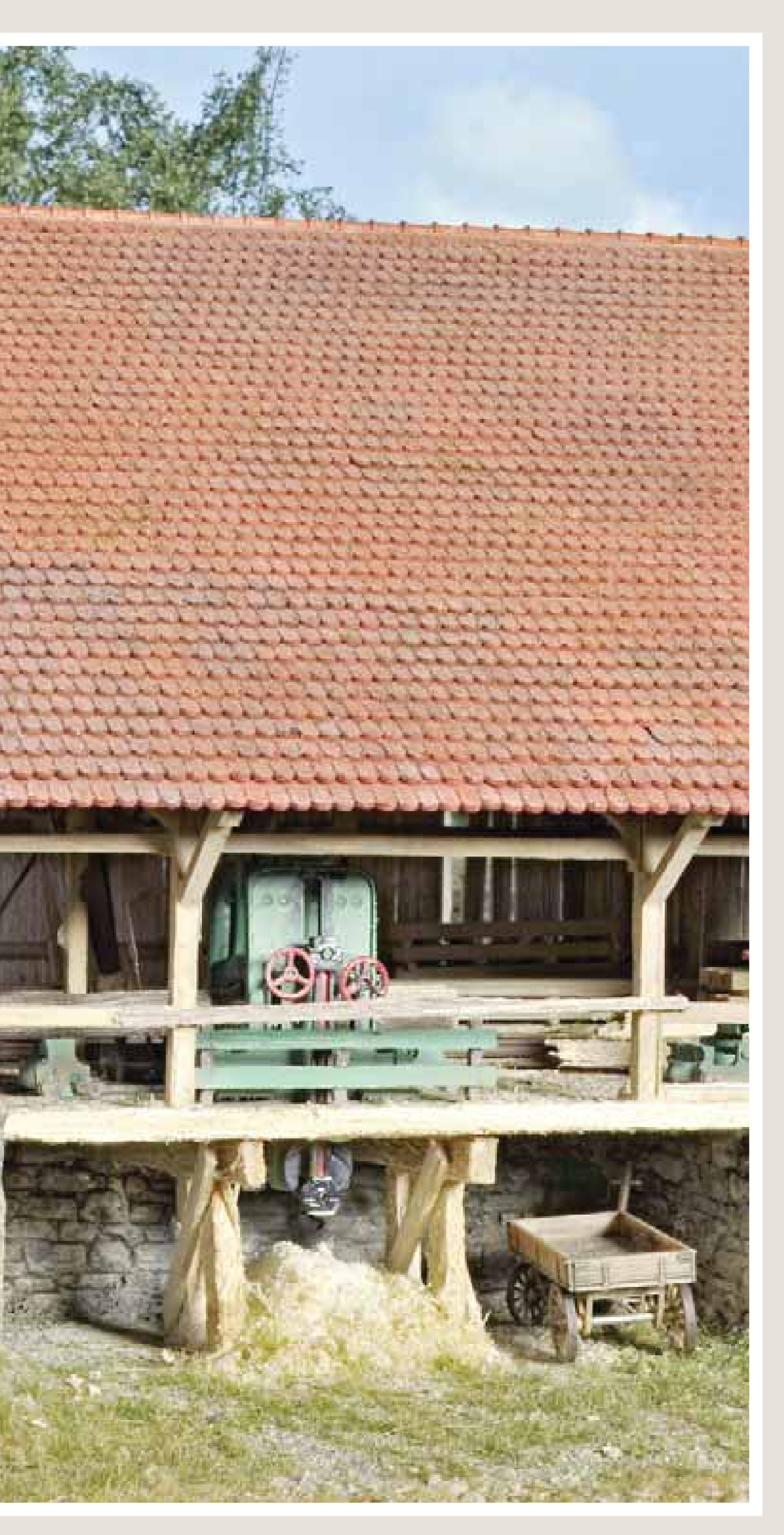
Im kleinen Sägewerk herrscht Hochbetrieb: Mit dem Takt der Gattersäge in den Ohren werden Balken begutachtet und neue Aufträge vereinbart.



Während der Mähdrescher der Genossenschaft seine Arbeit verrichtet hat und verladen wird, ist im Sägewerk noch nicht an Feierabend zu denken.

richtig beladen haben und dass das vorgeschriebene Lademaß nicht überschritten wurde. Das Sägewerk ist zum größten Teil eingezäunt, einschließlich des Gleisanschlusses. Wenn der bedient werden soll, wird vom Rangierer das Doppelflügeltor geöffnet und die 89er holt oder bringt ihre Fuhre. Man ist überrascht von der großen Zahl von Wagenladungen. Wer da auf Hochkonjunktur im Sägewerk getippt hat, liegt goldrichtig. Da wird gewerkelt, was das Zeug hält. Ein Arbeiter schiebt gerade mit der Maschine einen Baumstamm in die Bandsäge, zwei Arbeiter beraten sich über einen neuen Auftrag, und im Hintergrund misst ein Zimmerer mit geschultem Blick die Länge eines Vierkantholzes für den Neubau des Bürgermeisters ab. Auf einer Holzrampe liegen lange Baumstämme zur Abfuhr bereit und vor dem Sägewerk bemüht sich ein junger Mann, Abfallholz auf eine Handkarren zu laden. Im Hinterhof zeigt sich noch einen andere Art des Holztransports: Fröhlich winkt Bauer Sedlmeier mit seinem Langholzfuhrwerk den Zimmerleuten zu, die fleißig die Hölzer für den neuen Dachstuhl zusammenstellen. Überall auf dem Grundstück liegen große Stapel Schnittholz. Schwere Dielenbretter werden mit kleinen Loren an ihren Lagerplatz geschoben, der sich auch hinter dem Wohnhaus des Sägewerkbesitzers erstreckt, wo sich zwei Straßen kreuzen, die in den Ort Kastl führen. Gerade kommt ein roter Omnibus auf die Kreuzung zugefahren. Der Blick fällt auf das große Getreidefeld, wo der silberne Claas-Mähdrescher schon ein





Wo heute Gabelstapler zum Einsatz kommen, hatten früher einfache Lorenbahnen ihre Aufgabe.

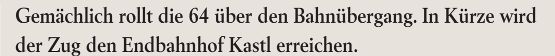


gutes Stück seiner Erntearbeit geleistet hat. Am Abend wird er wieder an den Stützpunkt der landwirtschaftlichen Genossenschaft zurückbefördert werden – natürlich mit der Bahn! Das war damals so üblich und bei den engen Straßen auch der einzig vernünftige Weg. Es bleibt nur zu hoffen, dass der Fahrer des Mähdreschers auch mal Pause macht und Richtung Kastl blickt, denn die Aussicht, die ihm da geboten wird, kann schöner nicht sein: Der Blick reicht vom BayWa-Lagerhaus, über dem sich im Hintergrund die Kastler Burg erhebt, über das Bahnhofsgebäude hinüber zu den Anlagen des Bahnbetriebswerke, und er endet in der Ferne am Bahnübergang der sich lang dahinziehenden Kreisstraße. Und alles wird umrahmt von der herrlichen Natur mit Bäumen und Büschen und den geschwungenen Erhebungen des Oberpfälzer Waldes. Schöne Oberpfälzer Brandl-Welt im Maßstab 1:87!

Links oben: Ein besonderer Augenschmaus ist das Sägewerk in Bahnhofsnähe. Der geschäftige Betrieb wurde bis ins kleinste Detail nachgestaltet, zentrales Element ist natürlich die Gattersäge.

Links: Beim Betrachten der Aufnahmen weht einem geradezu der Geruch von frischen Sägespänen um die Nase.


64 297
64 297



Gemächlich rollt die 64 über den Bahnübergang. In Kürze wird der Zug den Endbahnhof Kastl erreichen.

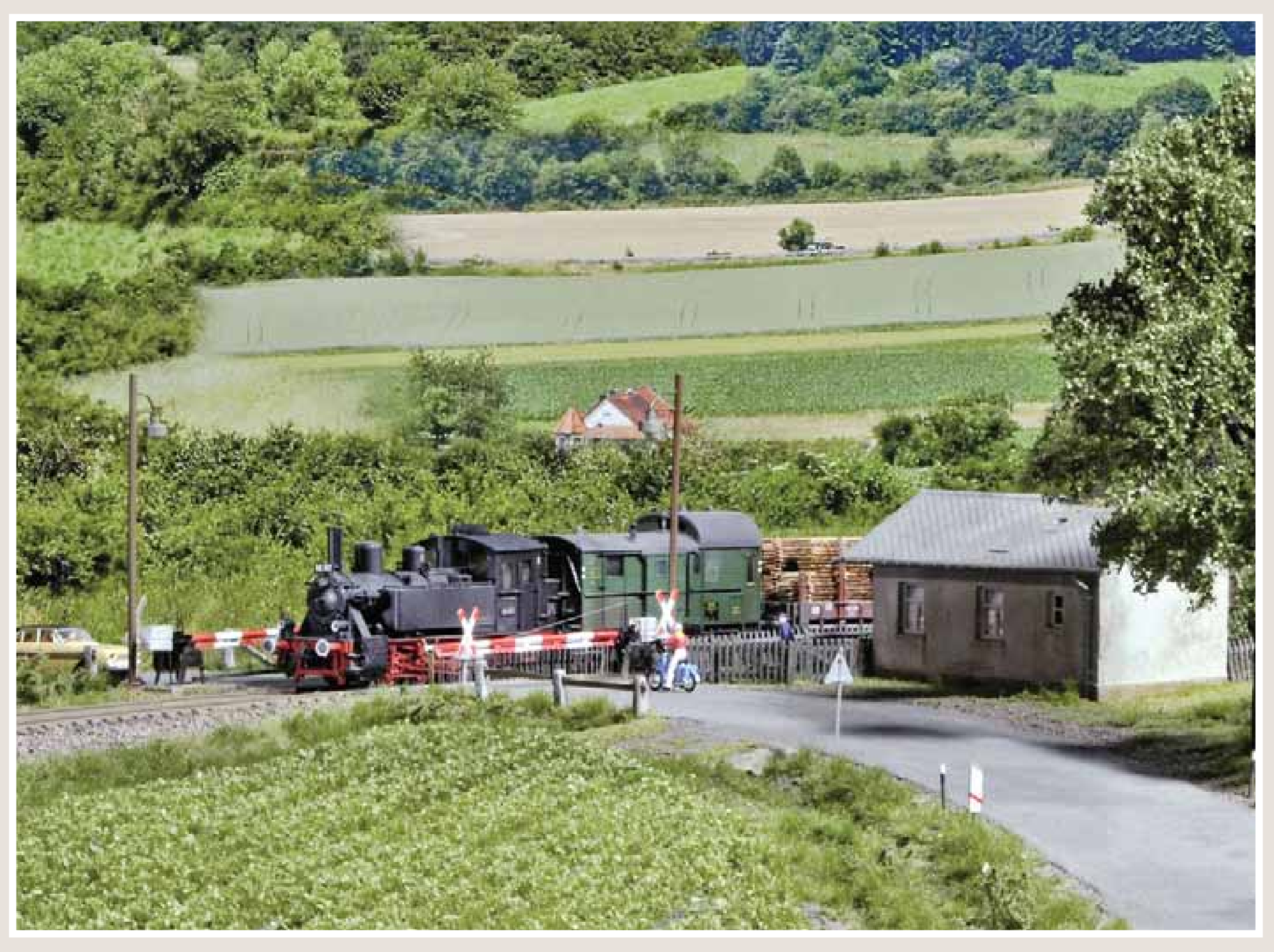
Am Bahnübergang und auf der Brücke

Die zwei markantesten Punkte im Verlauf der Nebenbahn sind ein idyllisch gelegener Bahnübergang und die beeindruckende Gitterkastenbrücke, die Tal und Hauptstrecke überspannt.

Wir stehen vor der Anlage und lassen unseren staunenden Blick wandern. Ein herrliches Oberpfalz-Panorama breitet sich vor uns aus, von Josef Brandl meisterhaft komponiert. Rechter Hand erstreckt sich der ausgedehnte Bahnhofsbereich von Kastl mit Sägewerk, Lagerhaus, Bahnhof und Bahnbetriebswerk. Eine Landstraße zieht sich vom Tal hinauf auf die Anhöhe, links gesäumt von Bäumen, rechts begrenzt durch einen begrünten Hang. Nach einer scharfen Rechtskurve, die zur Hangseite durch eine Stützmauer gesichert und mit Leitplanken versehen ist, läuft die Straße auf einen Bahnübergang der eingleisigen Nebenbahn zu. Die Schranken sind geschlossen, ein Zug ist zu erwarten. Ungeduldig reißt der junge Mann auf seiner Vespa den Gasgriff im Leerlauf durch, er ist schon viel zu spät dran und möchte gern weiter. Aber auf der Nebenbahn geht es nicht so schnell. Gemächlich schnauft die 98 812 (eine bayerische GtL 4/4, Baujahr 1914) mit ihrem kurzen Güterzug aus Richtung Kastl heran. Ein Güterzugbegleitwagen, ein mit Schnittholz beladener Rungenwagen, zwei geschlossene Güterwagen des Typs G 10 – das ist alles, Nebenbahnromantik pur! Damit hat unser junger Vespa-Fahrer nun gar nichts im Sinn. Er ist froh, dass endlich die Schranken wieder aufgehen und er losbrausen kann. Zwei PKW rumpeln noch über den Bahnübergang und dann ist wieder Stille angesagt im Kastler Grund.

Und wir stellen fest: Josef Brandl hat ein Herz für Schrankenwärter. Der hat nämlich ein richtig schönes, geräumiges Bahnwärterhaus mit großem Dienstraum und Toilette zur Verfügung, nicht nur ein Bahnwärterhäuschen oder eine Bude, wie man es bei vielen Bahnübergangs-Bausätzen sieht. Ein mächtiger Kamin weist darauf hin, dass er in kalten Winternächten auch ordentlich einheizen kann.

Die Zufahrt zum Übergang wird vorschriftsmäßig durch das Verkehrsschild „Bahnübergang mit Schranken“ und durch Warnbaken angezeigt, zwei Lampen sorgen für gute Beleuchtung. Der Bahnübergang ist umrahmt von Feldern und hohen Bäumen, er fügt sich harmonisch in die Landschaft ein. Den Schrankenwärtern ist es recht so, es gibt schlechtere Dienstorte für Bahnbedienstete. Und nach Kastl hat man es auch nicht weit. Nimmt man den



Mit einem Güterzug ins nahe Amberg ist die 98 812 unterwegs. Sobald die Garnitur den Bahnübergang verlassen hat, darf der Individualverkehr die Gleise queren.

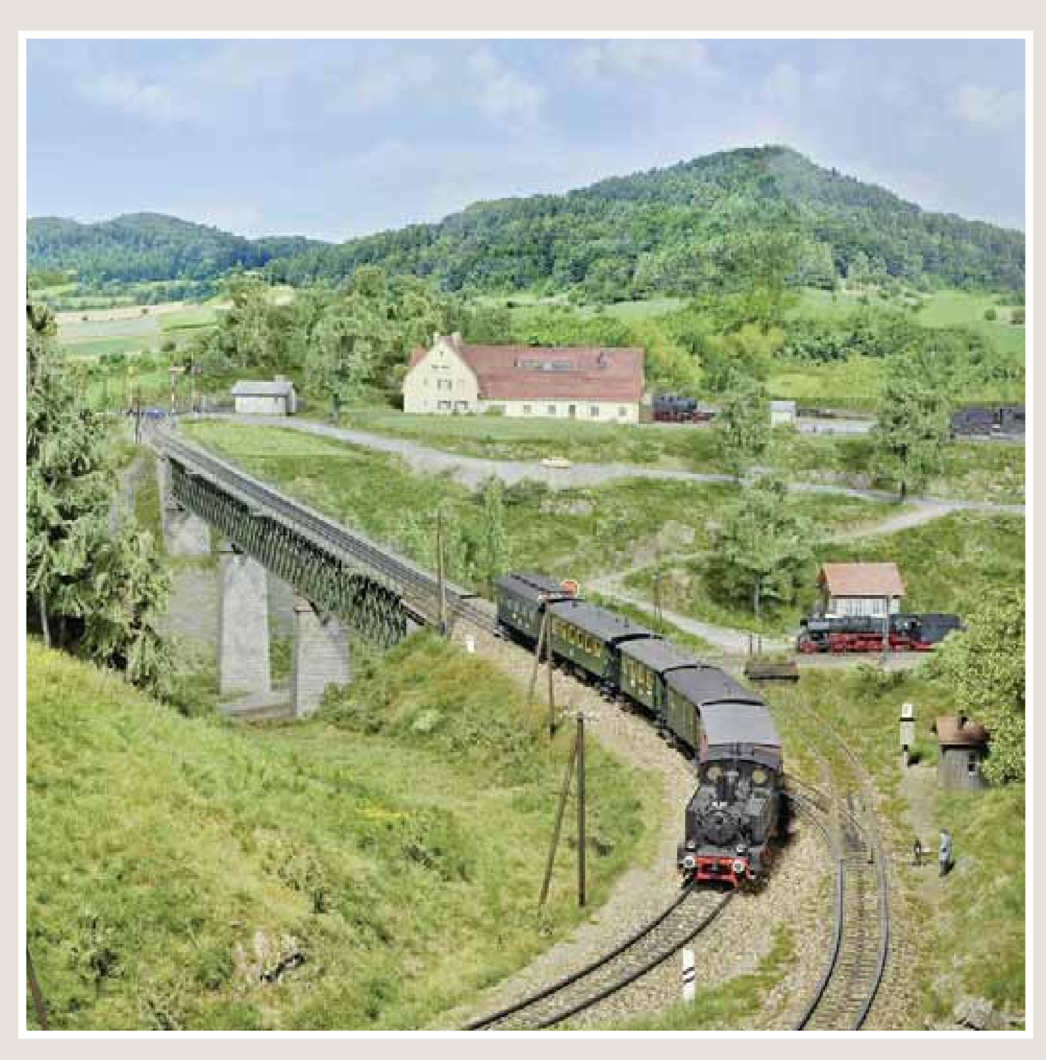
Dienstweg zum nahegelegenen Lokschuppen, ist man schnell auf dem Bahnhofsgelände.

Unser Blick wendet sich vom Bahnübergang nach links. Dort steht das doppelflügelige Einfahrtsignal für den Bahnhof Kastl, das vom dortigen Fahrdienstleiter bedient wird. Züge, die das Signal aus Richtung Kastl passiert haben, rollen kurz darauf auf die mächtige Fachwerkbrücke, die das Heitzenhofener Tal überspannt. Das Vorbild für dieses Bauwerk ist die Eisenbahnbrücke über die Schwarze Laber, die sogenannte Labertalbrücke, auf der Bahnstrecke Nürnberg–Regensburg bei Beratzhausen. Sie gilt als dritthöchste Eisenbahnbrücke Bayerns mit einer Höhe von 41 Metern über Talsohle mit drei Fachwerküberbauten von rund 60 Metern Stützweite, errichtet in den 1870er Jahren im Zuge des Baus der Bahnstrecke. Die drei Stahlgitterkästen stützen sich auf zwei gemauerte Pfeiler ab.

Eine weitere Brücke gleicher Bauart mit einer Gesamtlänge von 306 Metern überspannt das Tal der Weißen Laber bei Deining. Ihre Höhe beträgt 29 Meter. Zunächst waren wie in Beratzhausen drei Brückenöffnungen vorgesehen. Da jedoch die Hänge die großen Auflasten der angeschütteten Dämme nicht aushielten, musste die Brücke um zwei Öffnungen verlängert werden. Der Chronist schreibt dazu: „Zusammen mit dem Streckenabschnitt Neumarkt–Seubersdorf konnte die eingleisige Brücke am 15. Mai 1873 eingeweiht und in Betrieb genommen werden. Die Baukosten wurden mit 32.077.406 Mark angegeben.“ Nach der Verstaatlichung der Bayerischen Ostbahnen wurde der gesamte Bahnverkehr vom Königreich Bayern übernommen, das sehr schnell den zweigleisigen Ausbau in Angriff nahm, um die Kapazität zu erhöhen. Schon 1875 wurde das zweite Gleis für den Verkehr freigegeben. Damit konnte der Fahrplan zwischen Neumarkt und Regensburg bedeutend verdichtet werden. Die Erweiterung um ein zweites Gleis auf der gesamten Strecke Nürnberg–Regensburg erfolgte zwischen 1894 und 1896. Von diesem Ausbau profitiert die Bahn noch heute, die seit 1950 auf dieser Strecke elektrisch fährt. Hier verkehren Personenzüge aller Art – bis zum ICE – und sie ist seit der Grenzöffnung in die östlichen Länder zu einer wichtigen internationalen Güterzugmagistrale geworden.

Die markanten Brückenbauten dieser Oberpfälzer Hauptstrecke und insbesondere die Beratzhausener Brücke im Modell zu verwirklichen, das schwebte dem Auftraggeber der Anlage vor, als er mit Josef Brandl ins Gespräch kam. Im Verlauf der fast zweijährigen Planung der Anlage entwickelte sich ein intensiver Austausch zwischen Brandl und dem Auftraggeber, was der Umsetzung auch der historischen Details der dargestellten Motive sehr zugutekam. Es war klar, dass das Heitzenhofener Tal mit einem markanten Brückenbauwerk überspannt werden sollte. Aber wie?

Erst zögerlich, dann aber entschlossen gab Brandl einen sorgsam gehüteten Schatz preis: Er hatte sich in wohlweislicher Vorahnung drei Bausätze der Fachwerkgitterbrücke Nr. 1210 von BRAWA gesichert, die heute im Handel nicht mehr erhältlich ist. Diese Brücke entspricht weitestgehend dem Brückenbauwerk bei Beratzhausen. Da die Strecke anfangs nicht zweigleisig war, wie wir gehört haben, passt auch die eingleisige Ausführung der BRAWA-Brücke ins Gesamtkonzept der Anlage. Bei dem BRAWA-Produkt handelt es sich um einen Bausatz aus vorgefertigten Messingteilen, die von Hand verlötet werden mussten. Das Ergebnis ist beeindruckend. Die zwei mächtigen Stützpfeiler, 20 und 30 cm hoch, tragen das dreiteilige, 145 cm lange, filigrane Stahlfachwerk, auf dem die Züge sicher das weite Tal überqueren. Die Widerlager an den Brückenenden sind exakt ausgeführt, und



Gerade erreicht die kleine bayerische Tenderlok den Abzweig zum Landhandel. Die Brücke überspannt mit einer Länge von 1,4 m das Tal.

Im Gegensatz zu dem jungen Vespa-Fahrer hat es der Bauer mit seinem alten Schlepper nicht so eilig.





Die Fahrzeuge verdeutlichen sehr gut die Dimensionen der Brücke.



Ein besonderer Blickfang ist der gepflasterte Hang unterhalb des Brückenkopfes.





Nur einen Güterwagen schleppt der VT 75.9 nach Kastl. Da hat die 01 mit ihrem Schnellzug eine ganz andere Last zu bewältigen.



Talabwärts können dem eher schwach motorisierten Triebwagen etwas größere Anhängelasten zugemutet werden als in der Gegenrichtung, zumal der gedeckte Güterwagen in Kastl entladen wurde.

die von dort steil abfallenden Hänge des Erddammes werden mit großflächigen Stützwänden aus Natursteinen gegen Abrutschen gesichert. Die bewundernswerte Ausführung dieser Kombination zwischen Natur und Technik erinnert an die „Schiefe Ebene“, die Brandl vor Jahren nachgebaut hat und bei der er die Kunstbauten ähnlich perfekt ins Modell umgesetzt hat.

Man kann sich der Wirkung nicht entziehen, wenn auf der Anlage die Betriebsruhe endet und die Züge ihre Fahrt aufnehmen. Während von Kastl kommend der VT 75.9 röhrend die Fachwerkkonstruktion überquert, wechseln sich unterhalb der Brücke die Güter- und Personenzüge auf der Hauptstrecke ab. Über die Gleiswendel im Bergesinneren windet sich der Triebwagen nach unten, kommt parallel zur Hauptstrecke aus dem Tunnel und fährt am Elektrizitätswerk vorbei. Sofern der Fahrdienstleiter im Abzweigstellwerk Heitzenhofen das Signal Hp2 „Freie Fahrt! Langsam fahren!“ erteilt, wechselt der Zug auf das rechte Gleis der Hauptstrecke, um nach einiger Zeit im Tunnel zu verschwinden. Bald ist der Schattenbahnhof erreicht, wo der VT eine Betriebspause einlegt bis zur Rückfahrt nach Kastl. Schöne Oberpfälzer Modellbahnwelt!



Hochbetrieb auf der Hauptstrecke

Das Anlagenkonzept verbindet die Möglichkeit eines anspruchsvollen Nebenbahnbetriebs mit dem Einsatz attraktiver Fernzüge auf einer Hauptstrecke. Dieser Aspekt ermöglicht es, nahezu der gesamten Modellbahnsammlung in geeignetem Umfeld genügend Auslauf zu bieten. Die Konstellation der außerhalb eines Bahnhofs abzweigenden Nebenbahn lässt sogar den vorbildorientierten Einsatz der Nebenbahnzüge auf der Hauptbahn zu.

Ein beliebtes Anlagenthema ist die „Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke", eröffnen sich doch damit Möglichkeiten, einen automatisierten Zugverkehr mit hochwertigen Zügen auf der „Paradestrecke" und einen individuell gesteuerten Nebenbahnbetrieb mit Rangiermöglichkeiten durchführen zu können. Voraussetzung für den Automatikbetrieb im Blockabstand ist ein sinnvoll angelegter Schattenbahnhof als Zugspeicher, von dem immer neue Zuggarnituren abgerufen werden können.

Dieses Konzept schwebte wohl auch dem Auftraggeber der Oberpfalz-Anlage vor. Die zweigleisige Hauptbahn mit ihrer langgezogenen Streckenführung erweist sich als geradezu prädestiniert dafür, seine Fahrzeugschätze in vollem Betrieb zu präsentieren. Zwischen zwei Tunnels erstreckt sich das Doppelgleis in einem weit geschwungenen Linksbogen. Geschickt setzt Brandl Unterbrechungen ein, um Eintönigkeit der Streckenführung zu vermeiden. Am rechten Rand tritt die Strecke aus zwei versetzt angeordneten Tunnelröhren ans Tageslicht. Diese Art eines Eisenbahntunnels trifft man nicht sehr häufig an, hat aber z.B. in der Realität als Südportal des Loreley-Tunnels bei St. Goarshausen am Rhein sein Vorbild. Es folgt eine gemauerte Straßenüberfüh-

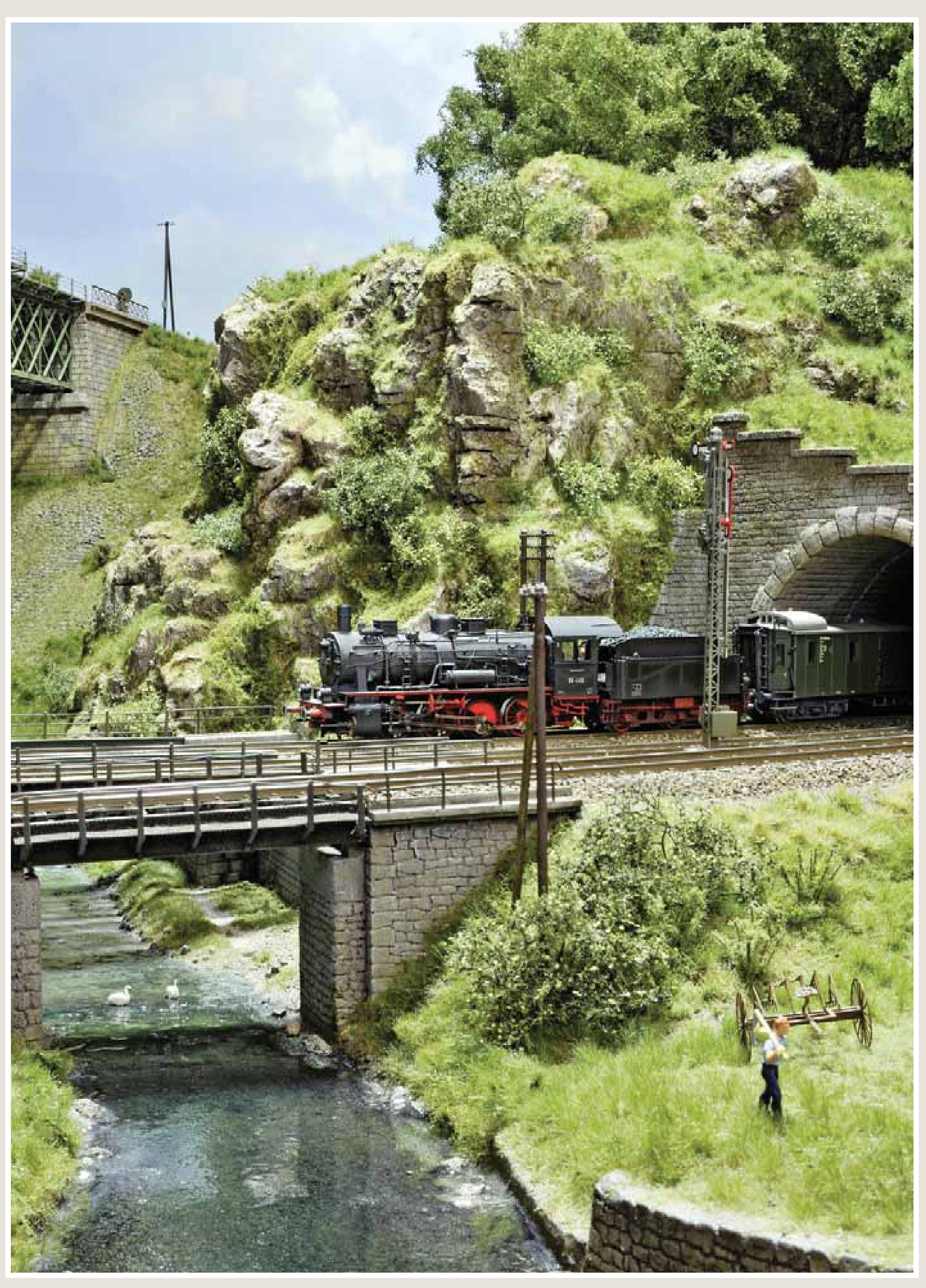


Auf der Hauptstrecke passiert eine Schnellzuglok der Baureihe 01 den Abzweig Heitzenhofen, während eine 86 dem Bahnhof Kastl entgegenstrebt.

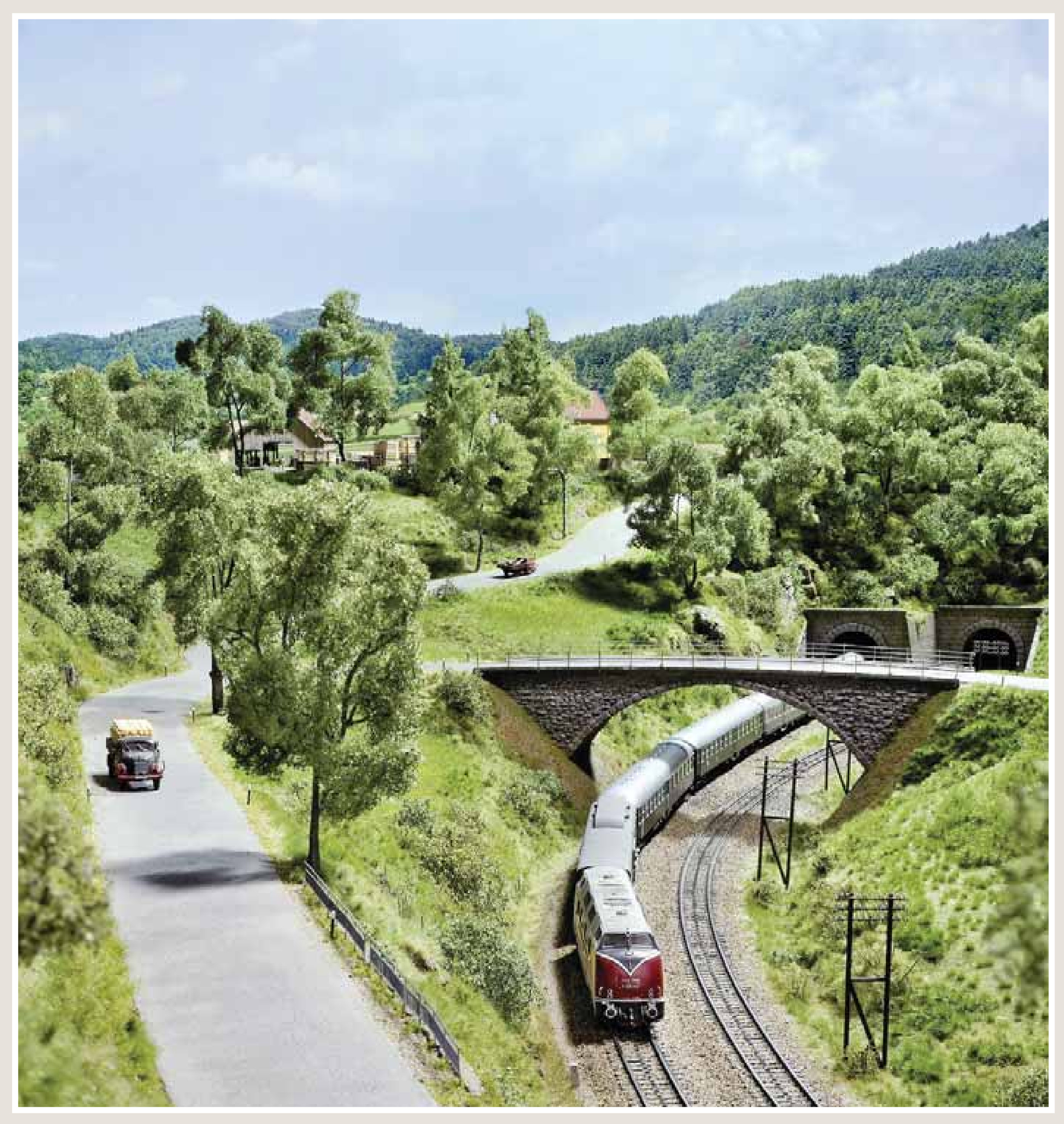
Die zweigleisige Hauptbahn mit ihrer langgezogenen Streckenführung erweist sich als geradezu prädestiniert dafür, die Fahrzeugschätze in vollem Betrieb zu präsentieren.

Mit ihrem Zug aus gedeckten Güterwagen bleibt die 50er auf der Hauptbahn. In Fahrtrichtung rechts flügelt das Gleis nach Kastl aus.





Kurz hinter dem Abzweig verschwinden Haupt- und Nebenbahn in Tunnels. Während die Züge auf der Nebenbahn von hier aus ihren Weg nach Kastl antreten, befahren die Züge auf der Hauptbahn eine Kehrschleife.



Der durchdachte Aufbau der Anlage mit zwei Ebenen ermöglicht es, Teile beider Streclen gleichzeitig im Auge zu behalten. So wird es Bediener wie Betrachter sicherlich so schnell nicht langweilig.

rung, die sich in einem eleganten Bogen über die Gleise schwingt. Die auf dem rechten Gleis fahrenden Züge streben dann dem Abzweigstellwerk Heitzenhofen entgegen. Begegnungen mit Zügen auf dem Gegengleis sind durchaus gewünscht und sehr reizvoll, ergeben sich aber zufällig. Nach Passieren des Streckensignals und des Stellwerks unterqueren die Züge die hoch aufragende Stahlgitterbrücke, lassen das E-Werk Heitzenhofen rechter Hand liegen und verschwinden danach im zweiten Tunnel, der sie über die Gleiswendeln wieder in den Schattenbahnhof führt.

Eingebettet ist die doppelgleisige Hauptbahn in eine herrliche Oberpfälzer Sommerlandschaft. Verläuft die Strecke in Höhe der Straßenüberführung noch im Einschnitt zwischen zwei relativ steilen Hängen, so durcheilt sie anschließend einen Talabschnitt, der von einem Fluss durchzogen wird und an die Gefilde der Naab erinnert. Auf den Wiesen weiden Kühe, ein Landwirt prüft den Wuchs seiner Feldfrüchte, ein anderer zieht seinen Handkarren hinab zum Fluss, und zwei Frauen sind mit ihrem Ochsengespann auf dem Feldweg zwischen Bahndamm und Fluss gemütlich unterwegs. Angler stehen am Ufer, kleine Fischteiche begleiten den Flusslauf, der von Brandl wieder meisterhaft gestaltet wurde. Das Wasser fließt wie echt über kleine Kaskaden und Stromschnellen oder durch Rohre von einem Fischteich in den anderen, und die unterschiedliche Färbung der Wasseroberfläche verursacht Staunen. Man ist versucht, einmal hinzulangen, ob nicht echtes Wasser im Flussbett steht.

Natürlich vergisst Brandl auch nicht, der Hauptstrecke eine eisenbahntypische Gestaltung zu geben. Stützmauern stehen nur dort, wo sie nötig erscheinen, und sie sind, dem Alter der





Strecke angemessen, mit Moos und Gestrüpp bewachsen. Und da die Kommunikation bei der Bahn vor 50 Jahren noch über Kabel lief, stehen auch die auffälligen Doppeltelegrafenmasten entlang der Strecke. Insgesamt liefert dieser Abschnitt der Hauptbahn ein stimmiges Bild, von Josef Brandl meisterhaft komponiert und gestaltet.

Solch einen Streckenabschnitt zu finden, gilt bei den Fotografen unter den Eisenbahnfreunden als Hauptgewinn. Fotostandpunkte gibt es hier zuhauf, und ein Ortswechsel ist aufgrund der geringen Entfernung per Rad, Moped oder sogar zu Fuß recht gut möglich. Wer an unserer Hauptbahn seine Kamera in Anschlag bringt, wird fürstlich belohnt. Gerade kommt eine P 8 mit ihrem Eilzug aus dem Tunnel und nähert sich der Straßenüberführung. Hinter der Lok läuft ein zweiachsiger Bahnpostwagen. Der Gegenzug wird von einer Lok der Baureihe 64 geführt. Zuweilen sieht man auch die Baureihe 86 oder auch eine der neuen Dieselloks der Baureihe V 80 vor den leichten Personenzügen. Eine 50er mit Kabinentender müht sich mit einem schweren Güterzug ab. Damals, in den 50er und frühen 60er Jahren des letzten Jahrhunderts, trug die Bahn noch die Hauptlast des Güterverkehrs, was sich auch bei der vielfältigen Beladung der Güterwagen

Links oben: Die Nebenbahnzüge verkehren ab dem Abzweig auf der Hauptbahn weiter zum fiktiven nächsten Bahnhof, dessen Aufgaben in der Realität der Schattenbahnhof übernimmt.

Rechts oben: Die Gleise von Haupt- und Nebenbahn überqueren den Fluss auf zwei separaten Brückenbauwerken. Dass an dieser Stelle zwei Strecken verlaufen, wird durch Details wie die Anlage der Telegrafenmasten untermalt.

Links: Während unten eine Lok der Baureihe 50 einen Güterzug in die nächste Stadt befördert, ist eine ehemals bayerische R 3/3 mit Rangierarbeiten im Bahnhofsbereich von Kastl beschäftigt.

Das Zugpferd für prestigeträchtige Fernzüge war in der Epoche III die V 200. Hier verkehrt eine Lok der Vorserie mit einem D-Zug auf der Hauptstrecke.



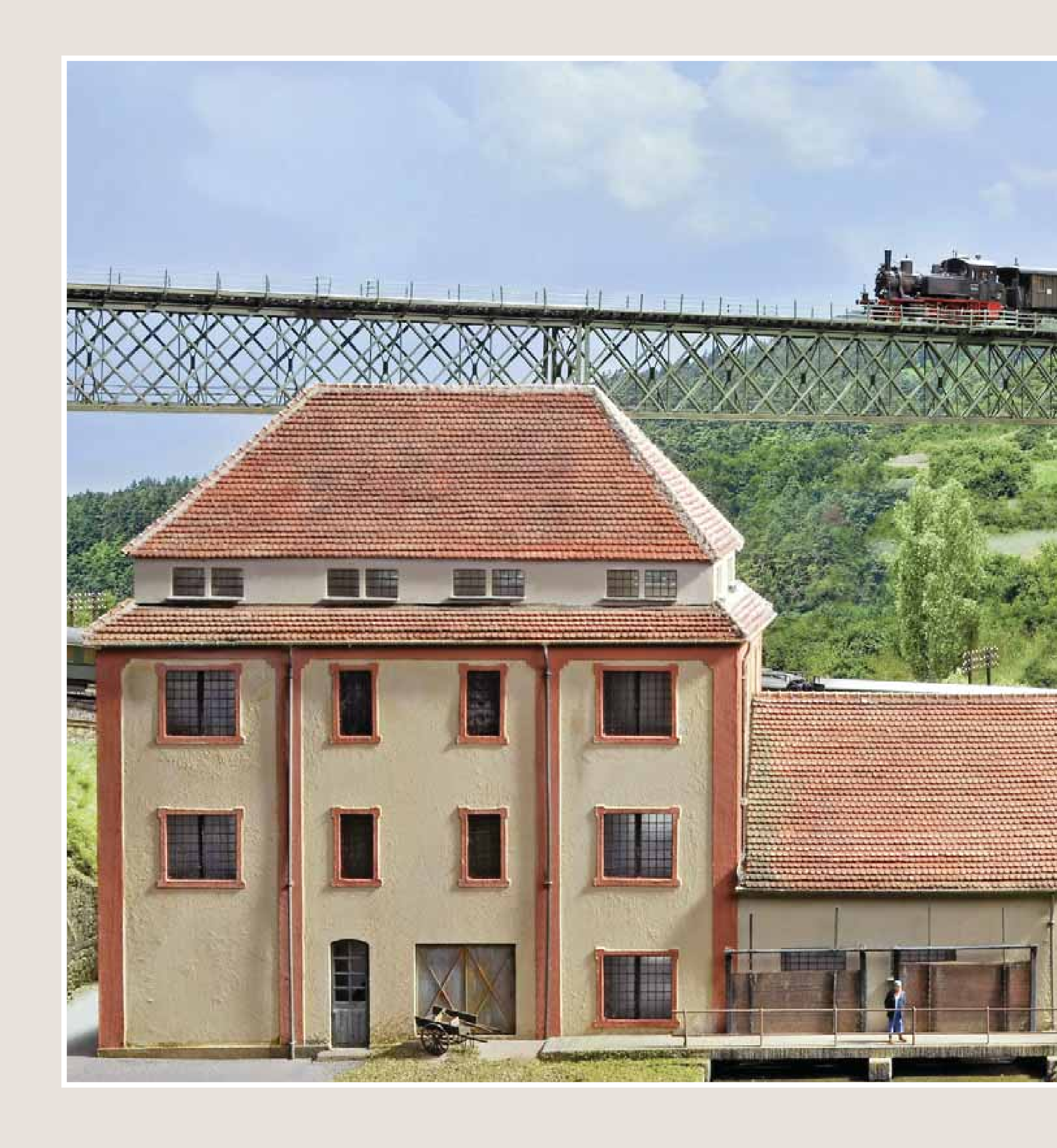


Die ehemals preußische P 8 kommt mit ihrem Zug aus dem Schattenbahnhof, das rechte Gleis führt ebendort hin. Das Treiben auf der Strecke wird aufmerksam beobachtet.

deutlich abzeichnete. Unser Güterzug weist mehrere Schwerlastwaggons mit einem Großrohr und Betonfertigteilen auf. Typisch ist auch der hinter der Lok laufende braune Güterzuggepäckwagen Pwghs 54, aus einem Umbauprogramm veralteter Güterwagen. Diese Fahrzeuge kamen zum Einsatz, wenn die Zuglok nicht mit einem Kabinentender gekuppelt war.

Der glückliche Umstand, dass auch Nebenbahnzüge mit dem Ziel Kastl auf einem Teil ihres Weges die Hauptbahn benutzen, beschert den Eisenbahnfreunden Begegnungen mit ausgefallenen Zugkompositionen. Dazu gehört sicherlich die 70er mit ihren bayerischen Lokalbahnwagen oder ein Schienenbus VT 98 mit angehängtem G 10-Güterwagen. Die Hauptbahn wäre keine Paradestrecke, wenn nicht Paradezüge fahren würden. Als sichtbarer Ausdruck der modernen Bundesbahn zeigt sich ein Eilzug, gezogen von der V 200 002. Elegant legt sie sich in die Kurve. Es geht aber auch noch klassisch zu. Solange die Mitteleinstiegswagen noch nicht in größerer Stückzahl vorhanden sind, tun die Eilzugwagen aus den 30er Jahren ihren Dienst. Sie werden von Loks der Baureihe 01 gezogen oder in Ausnahmefällen auch einmal von einer Tenderlok der Baureihe 62, der „kleinen 01“. Eine Besonderheit stellen Sonderfahrten dar, die oft mit ausgefallenen Zuggarnituren aufwarten. Dabei einen dreiteiligen Dieseltriebwagen VT 25.5 oder den Aussichtstriebwagen VT 90.5 vor die Linse zu bekommen, das ist schon besonderes Glück.

Der glückliche Umstand, dass auch Nebenbahnzüge mit dem Ziel Kastl auf einem Teil ihres Weges die Hauptbahn benutzen, beschert den Eisenbahnfreunden Begegnungen mit ausgefallenen Zugkompositionen.



Der Fluss und das Kraftwerk

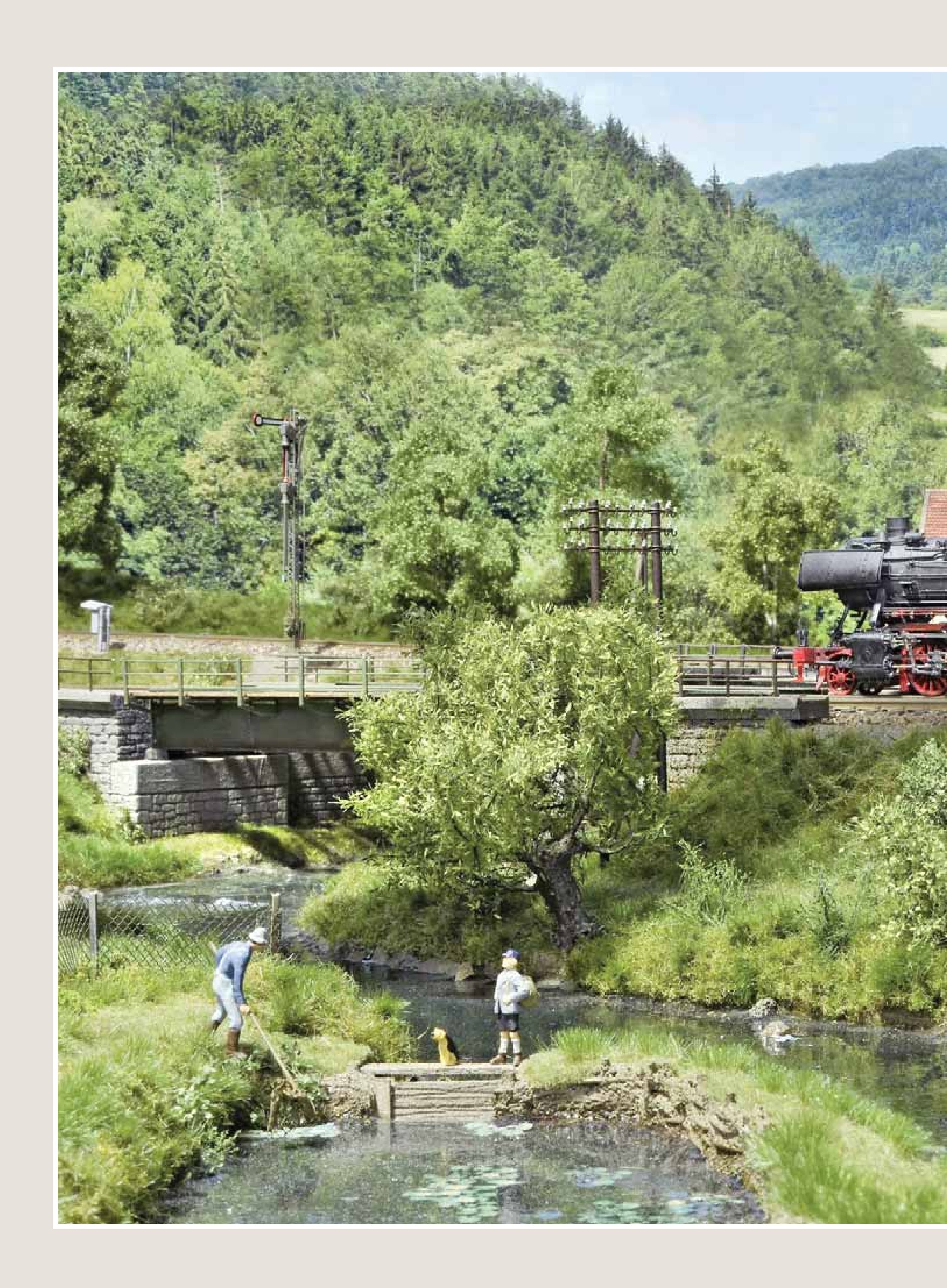
Ein herausragendes Bauwerk auf der Anlage ist das kleine Wasserkraftwerk Heitzenhofen. Mit seiner einprägsamen und ansprechenden Gestaltung ist es – wie sein Vorbild – ein Blickfang in der Landschaft.



Eines der dominantesten Gebäude auf der Anlage ist das Wasserkraftwerk Heitzenhofen. Es gliedert sich in ein Lager- bzw. Verwaltungsgebäude und das Turbinenhaus.

Eine Schmiede mit einem durch Wasserkraft betriebenen Hammer bezeichnet man als Hammerschmiede oder Hammermühle. Diese Werke zur Eisengewinnung entstanden ab dem späten Mittelalter. Die reichen Besitzer von Hammerschmieden entlang der heutigen Bayerischen Eisenstraße an den Flüssen Vils und Naab zwischen Amberg und Regensburg bauten sich neben ihren Hammerwerken repräsentative Herrenhäuser, die sogenannten Hammerschlösser oder Hammergüter.

Das Hammergut Heitzenhofen, das zu einem der wichtigsten Werke zählt, wurde 1460 erbaut. Es gehörte mit Schmidmühlen, Dietldorf und Vilswerth zu den größten Werken zwischen Regensburg und Amberg und gibt Auskunft über den einstigen Reichtum des Unternehmens. Ende des 15. Jahrhunderts verhüttete man hier rund 500 Tonnen Erz jährlich. Eine umfangreiche Inventarliste lässt den Reichtum dieser Hammermeisterfamilie erkennen. Das Hammergut ist als Ensemble erhalten geblieben und durch eine Getreidemühle Anfang des 20. Jahrhunderts erweitert worden. Heute ist das Gut ein exklusives Hotel. Die historischen Wasserkraftanlagen zum Betreiben von Hammerwerken, Polierwerken und Mühlen sind nach deren Stilllegung einer neuen Nutzung zugeführt worden, nämlich der Stromerzeugung. Turbinen anstelle von Wasserrädern erzeugen elektrische Energie, die in das





Fischzucht ist seit jeher eine beliebte Tätigkeit in der Oberpfalz. Gezüchtet werden in erster Linie Karpfen, in fließenden Gewässern aber auch Forellen.

Nachdem das Wasser die Turbinen durchflossen hat, unterquert es beide Bahnstrecken. Sie verlaufen auf separaten Brückenbauwerken in unterschiedlichen Bauweisen.



Ob es direkt unterhalb eines Wasserkraftwerks gute Angelgründe gibt?



Betrachtet man das Vorbild, so wird klar, wie akkurat das Gebäude in den Maßstab 1:87 übertragen wurde. Lediglich das Turbinenhaus hat Josef Brandl verkleinert dargestellt, um es der zur Verfügung stehenden Fläche anzupassen. FOTO: ULRICH ZIMMERMANN

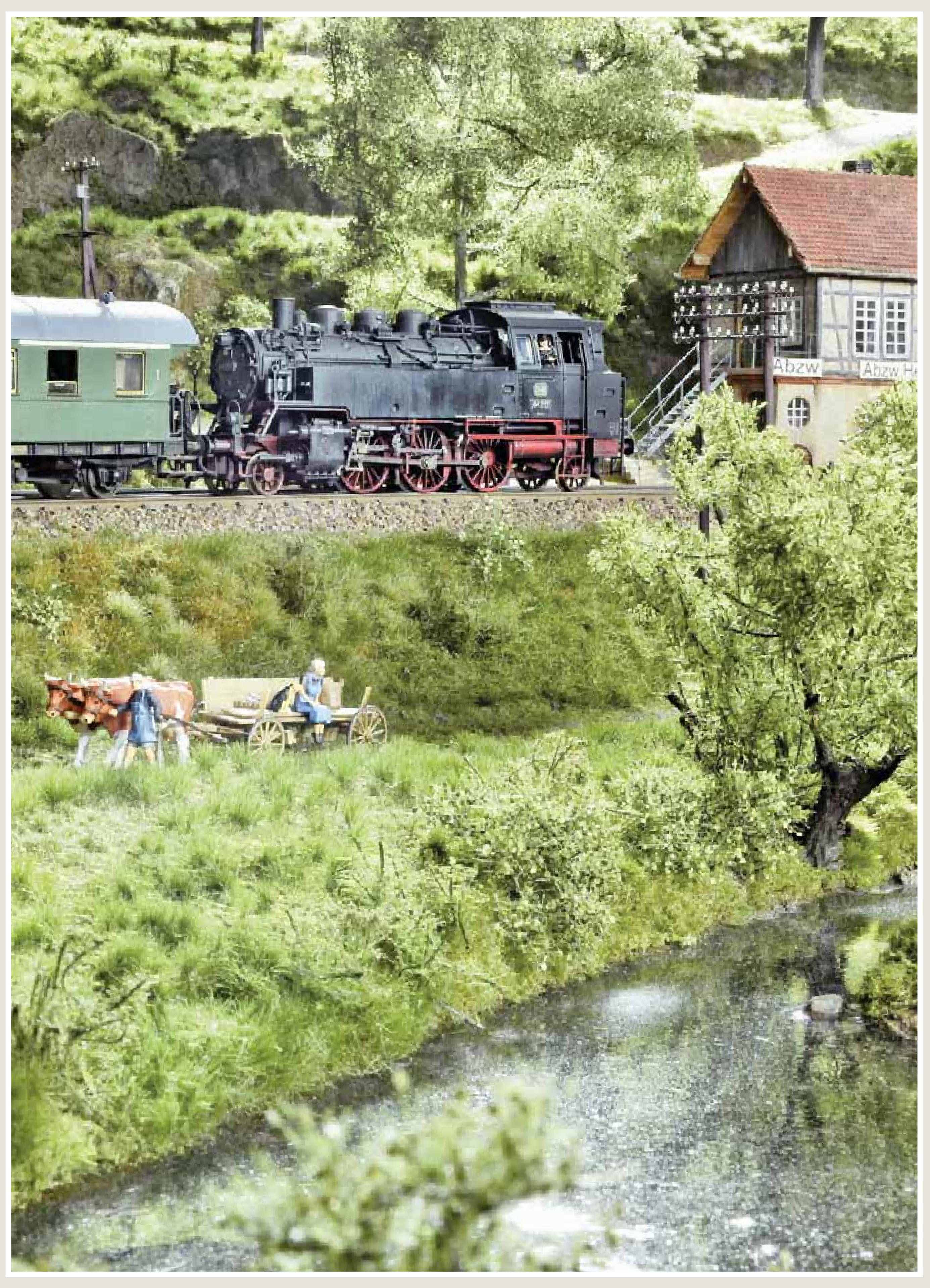
Stromnetz eingespeist wird. In Heitzenhofen befindet sich ein solches Kleinwasserkraftwerk mit verhältnismäßig hoher Leistung.

Josef Brandl hat das Elektrizitätswerk Heitzenhofen auf seiner Oberpfalz-Anlage nachgebaut. Er beschränkt sich auf seinen Anlagen nicht nur auf Eisenbahngebäude, sondern gibt, sofern Platz ist, den vielfältigen Lebensformen der Menschen Raum. Er möchte die Landschaft in ihrer Gesamtheit nachbilden. Das E-Werk Heitzenhofen ist ein markantes Gebäude, ganz in Altrosa und Beige gehalten, unterhalb der großen Fachwerkbrücke an der Grenze der Anlage in westlicher Ausdehnung. Stolz steht es da, das dreistöckige Werksgebäude mit seinem hohen Dachaufsatz. Es wurde 1925 gebaut und beherbergte viele Jahre eine Getreidemühle. Heute dient es als banales Lager- und Verwaltungsgebäude. Die großen Fenster geben dem Hauptgebäude eine klassische Eleganz, während das angebaute kleine Turbinenhaus mit dem roten Giebeldach recht bescheiden wirkt. Die Baumeister der damaligen Zeit legten auch bei infrastrukturellen Zweckbauten sehr viel Wert auf ein repräsentatives Aussehen. Man denke nur an die prachtvollen alten Empfangsgebäude, die jeder Stadt und Gemeinde gut anstanden und den Reisenden schon bei der Ankunft positiv einstimmten, ja regelrecht zum Verweilen einladen sollten. Das Werksgebäude sollte natürlich auch in Art und Aussehen zu dem schlossähnlichen Hammergut Heitzenhofen passen. Heute verläuft ein vielbefahrener Radweg an der Naab, der regelrecht zu Fahrradtouren einlädt. Das E-Werk Heitzenhofen ist ein bekanntes Schmuckstück auf dieser Strecke, das auch häufig von den Touristen als schönes Fotomotiv gewählt wird und gelegentlich als Rastplatz dient.

Das E-Werk Heitzenhofen ist ein markantes Gebäude, ganz in Altrosa und Beige gehalten, unterhalb der großen Fachwerkbrücke an der Grenze der Anlage in westlicher Ausdehnung.

Das Wasser tritt aus drei Kammern aus, nachdem es über die Turbinen des E-Werks geleitet wurde und mit ihrer Hilfe elektrischen Strom erzeugt hat. Zur Stromgewinnung stehen drei Turbinen der Firma Voith Heidenheim mit 35 Kubikmeter Wasserdurchflussmenge zur Verfügung. Sie leisten insgesamt 500 Kilowatt. Nicht immer gibt sich der Fluss so ruhig, wie es Brandl auf der Anlage gestaltet hat. Nach Aussagen vom Betriebsleiter des E-Werks, Herrn Sarfert, kann die Naab auch Schwierigkeiten machen, weniger durch Hochwasser, aber immer wieder in harten Wintern durch Treibeis, das dann über das Wehr abgedriftet werden muss, um einer Beschädigung der teuren Turbinen vorzubeugen.

Von Unruhe ist auf Brandls Anlage nichts zu spüren. Ruhig gleitet der Fluss dahin, verengt sich aber ein wenig nach seiner Arbeitsleistung in den Turbinen, denn er muss sich durch Brückendurchlässe zwängen, die unter den drei Gleisen der Haupt- und Nebenbahn hindurchführen. Während oben die Züge über die Brücken poltern, verringert der Fluss seine Geschwindigkeit in einem breiter werdenden Flussbett, macht eine Biegung nach links und zieht vorbei an den Heitzenhofener Fischteichen. Dort fischt Fischereiaufseher Helmut Simon gerade die Wasseroberfläche mit einem Kescher ab, während sein Hund Bobo auf dem hölzernen Wehr Platz genommen hat. Simons Neffe Johann schaut interessiert zu. Die im Hintergrund mit ihrem Güterzug vorbeiziehende 50er würdigen sie keines Blickes, der Bahnbetrieb mit seiner dichten Zugfolge ist Normalität. Weit überhängende Weiden grüßen vom gegenüberliegenden Ufer, der Fluss verzweigt sich an einer Insel und zieht gemächlich weiter seine Bahn.



Idyllisch fließt der Fluss parallel zur Bahntrasse. Die von Josef Brandl gewählte Gestaltung lässt ihn urtümlich natürlich erscheinen, kein Flussbett aus Betonelementen beschränkt ihn in seiner Ausdehnung.



Am Ende des Anschlussgleises

Das Güteraufkommen von Nebenbahnen entstand nicht nur durch Betriebe, die sich in Bahnhofsnähe angesiedelt hatten. Größere Firmen hatten durchaus eigene Anschlussgleise oder Nebengleise an der Strecke.

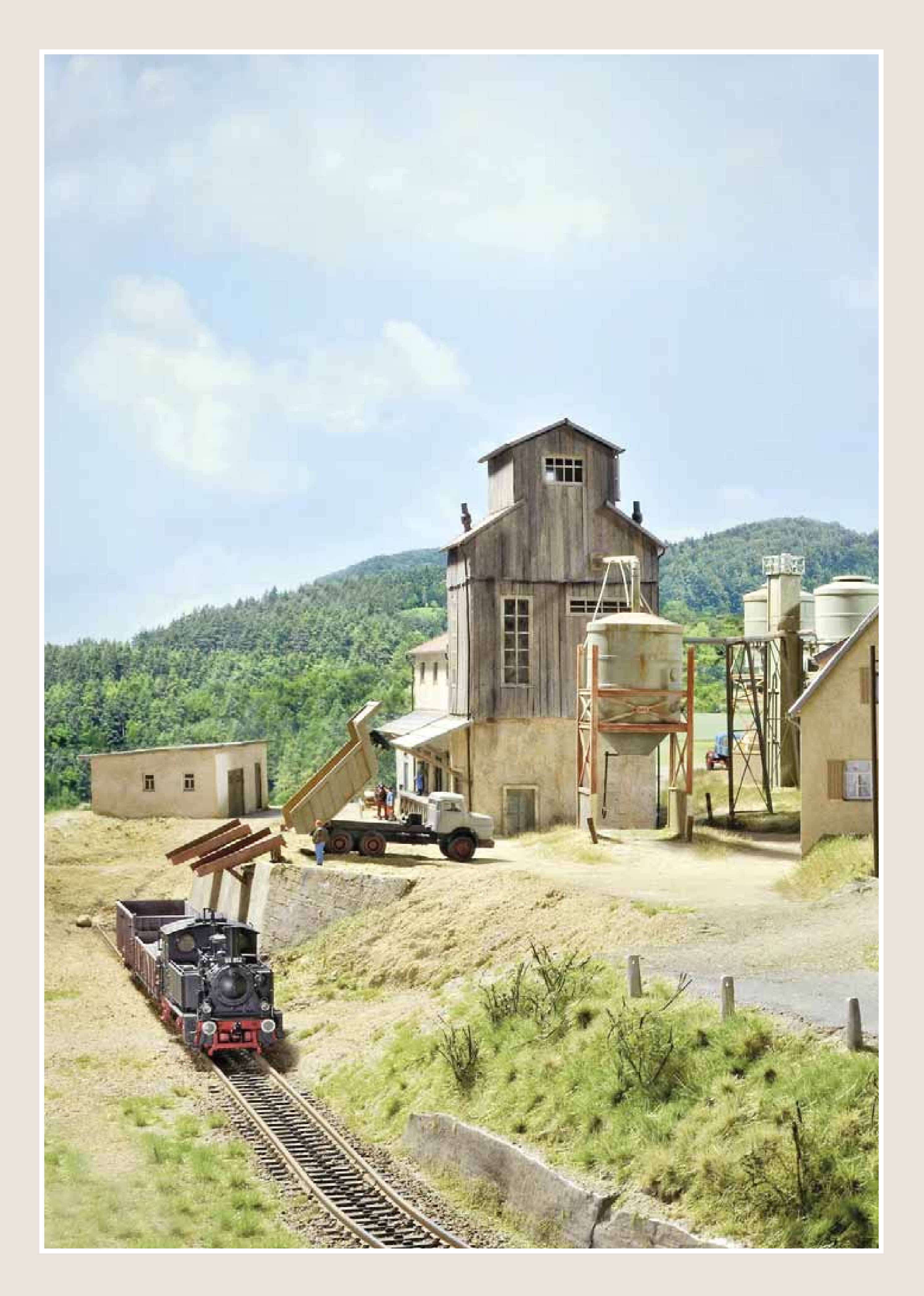


Das Ensemble aus Landhandel und Schotterverladung im Überblick: links das Lagerhaus, in der Mitte der Kornspeicher, dahinter ein zweiter Lagerschuppen sowie ganz rechts ein Wohnhaus.

Kaum hat der Mercedes-Kurzhauber seine Schotterladung in die bereitstehenden Wagen gekippt, geht es auch schon zurück in den Steinbruch, um Nachschub zu holen.

Am linken Anlagenrand, kurz bevor die Nebenbahn nach dem Überqueren der großen Fachwerkbrücke im Tunnel verschwindet, zweigt ein Gleis ab, dessen Ziel nicht gleich erkennbar ist. Es ist vorschriftsmäßig mit einer Schutzweiche und einem Stumpfgleis mit Prellbock gesichert, läuft unter einer Straßenbrücke hindurch und windet sich dann in einem engen Rechtsbogen um den Berg herum. Ein wenig spitzen die Dächer von Industriegebäuden durch die Bäume, und interessiert machen wir ein paar Schritte nach links. Wir sehen, dass das Gleis nach gut einem Meter vor einer hohen Rampe endet, von der zwei eiserne Materialrutschen herabhängen. Ein Mercedes-Kipplaster ist gerade rückwärts an die aus Steinquadern gemauerte Rampe gefahren und hat seine Fuhre Basaltschotter über die Rutschen in die bereitstehenden Wagen entleert. Die Lastwagen bringen den Schotter aus einem nahegelegenen Steinbruch, der über die Landstraße zu erreichen ist. 98 812 hat schon an die offenen Güterwagen angekuppelt, um den Abtransport der beladenen Waggons zu übernehmen. Meistens bedient jedoch V 60 115 von Amberg aus mit zwei bis drei Talbot-Schotterwagen den Gleisanschluss. Wahrscheinlich gibt es Gleisbauarbeiten im Bahnhof Kastl, für die der Schotter benötigt wird, sodass einfache offene Güterwagen zum Einsatz kommen. Die zweiachsigen Talbot-Schotterwagen, gebaut von der

Ein Mercedes-Kipplaster ist gerade rückwärts an die aus Steinquadern gemauerte Rampe gefahren und hat seine Fuhre Basaltschotter über die Rutschen in die bereitstehenden Wagen entleert.





Für zusätzliches Verkehrsaufkommen auf der Nebenbahn sorgt ein Landhandel sowie ein Schotterwerk.

Links: Das Personal der 98.8 wartet auf die vollständige Beladung der Wagen, die anschließend nach Kastl befördert werden.

Linke Seite: Landhandel und Anschlussgleis befinden sich auf dem linken Anlagenflügel oberhalb der Gleiswendel.

Waggonfabrik Talbot in Aachen, leisteten seit den 1920er Jahren der Bahn wertvolle Dienste. Ladegut war fast ausschließlich Schotter, da die offene Bauart nur für nässeunempfindliche Schüttgüter geeignet war. Wenn man Glück hat, findet man in Fahrzeugsammlungen von Eisenbahnfreunden noch den einen oder anderen Talbot-Wagen. Sie sind im heutigen Bahnbetrieb abgelöst worden durch moderne vierachsige Selbstentladewagen mit Drehgestellen.

Willkommene Fracht

Die Oberpfalz ist reich an Gesteinsarten aus dem Weißen Jura, dessen Entstehungszeit 140–150 Millionen Jahre zurückliegt. Am Endpunkt der Bahnstrecke Amberg–Lauterhofen sorgte ein Steinbruch lange Zeit für ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu den sonst üblichen Frachten einer landwirtschaftlich geprägten Gegend. Dieser Steinbruch ist noch heute ein bedeutender Wirtschaftsfaktor der Region. Neben der Standardaufbereitung, z.B. zu Schotter, steht auch ein ca. 40 m hoher Kalkbrennofen zur Verfügung, der u.a. die Stahlindustrie in Augsburg und Thüringen beliefert.

Die Gebäude, die auf dem Anlagenareal mit Gleisanschluss stehen, nehmen sich dagegen bescheiden aus. Vielleicht gab es früher einmal ein Schotterwerk an dieser Stelle, denn die Bodenbeschaffenheit ist von Sand und Gestein geprägt und zeigt nur spärlichen



Der Landhandel versorgt seine Kunden mit allerlei nützlichen Dingen. Neben den klassischen Gütern wie Saatgut, Futter- und Düngemitteln können auch Ersatzteile von Landmaschinen bezogen werden.

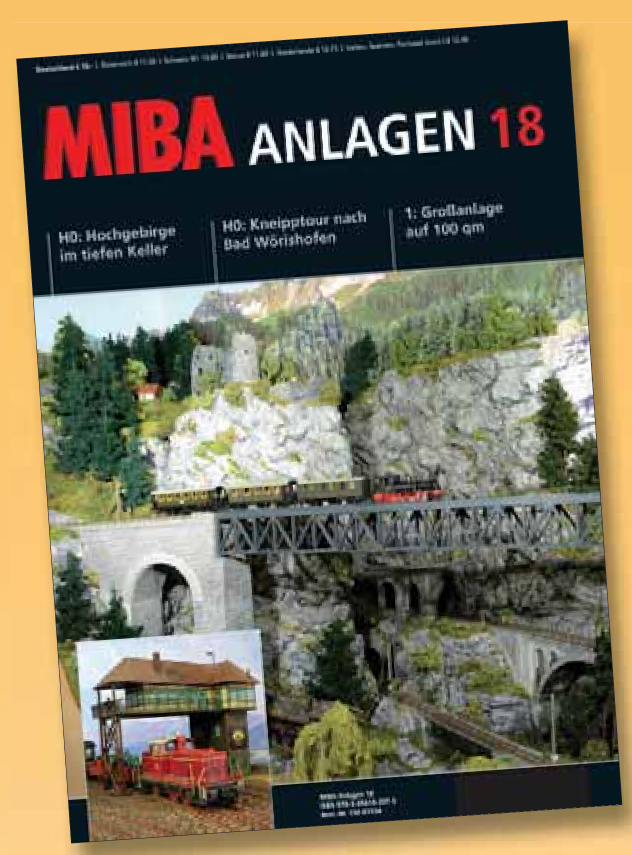
Bodenbewuchs. Es ist einmal nicht das in allen Farben leuchtende Grün der Brandl'schen Landschaft, das uns ins Auge sticht, sondern ein sehr stimmiges Gemisch aus Gelb und Ocker. Auf dem weitläufigen Platz stehen drei große Haupt-Gebäude und zwei kleinere Nebengebäude. Das größte Gebäude beherbergt einen Landhandel, der von Saatgut über Futtermittel bis hin zur Getreideannahme, -lagerung und -verarbeitung alles anbietet. Drei hohe, aufgeständerte Getreidesilos warten auf Kundschaft. Das Gebäudeensemble wird ergänzt durch ein Lagerhaus und ein zweistöckiges Wohnhaus mit Dachgaube.

Die meisten Bauern der Umgebung fahren mit ihren Pferdefuhrwerken vor, einige habe sich aber auch schon einen Unimog zugelegt. Und wenn größere Mengen anfallen, werden sie mit den starken Büssing-Lastwagen mit ihrer markanten langen Motorhaube, den Standard-Lastwagen der 1950er Jahre, weggefahren.

Das Gelände hat schon bessere Zeiten hinter sich – es ist jedoch gerade der marode Charme, der dieses Ensemble so attraktiv macht.

MIBA-ANLAGEN

Modellbahn in Perfektion



Wieder hat die MIBA-Redaktion drei ausgezeichnete Modellbahn-Anlagen ausgewählt, die konzeptionell kaum unterschiedlicher sein könnten.

Auf engstem Raum zauberte Werner Konrad eine H0-Anlage, die durch ihre steil aufragenden Felswände imponiert. Platz ist da eigentlich nur in der Höhe. Folglich findet man die Strecken und Bahnhöfe auf mehreren Ebenen – und einen verblüffend abwechslungsreichen Betrieb.

Streng nach Vorbild baute Dieter Rothenfußer den Bahnhof Bad Wörishofen nach. Gleisentwicklung, Bahnbauten und die umgebenden Gebäude wurden authentisch nach Vorbild umgesetzt und um einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof mit Rübenverladung ergänzt.

Auf rund 100 Quadratmetern baute Hans-Peter Saller eine gewaltige Spur-1-Anlage mit ausgedehnten Bahnhöfen und Streckenteilen. Er verwirklichte damit seinen Traum und zugleich den seiner Tochter, die sein Lebenswerk fortführt.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, mit über 130 farbigen Abbildungen

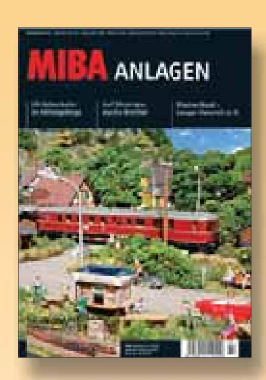
Best.-Nr. 15087334 | € 10,–



MIBA-Anlagen 13

In kompromissloser Authentizität sehen Sie in diesem Heft die H0-Anlage: Bahnhof Weilburg an der Lahntalbahn mit echten Kleinoden • Nebenbahnhof in der Fränkischen Schweiz mit detaillierter Landschaft • N-Bahn nach dem Motto „Stadt – Land – Fluss“.

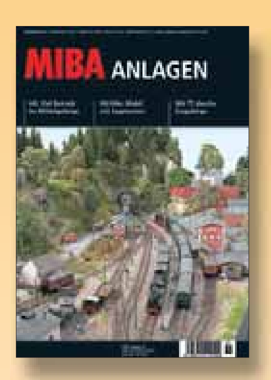
Best.-Nr. 150 87329 · € 10,–



MIBA-Anlagen 14

Drei ausgesucht schöne Anlagen wurden zu einer bildgewaltigen Sonderausgabe zusammengestellt: eine reizvolle Nebenbahn im Mittelgebirge im Maßstab 1:87, eine detaillierte N-Anlage mit dem Bahnhof Rheine Nord und die Brohltal-Bahn am Rhein in Meterspur.

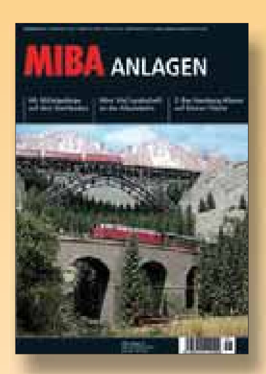
Best.-Nr. 150 87330 · € 10,–



MIBA-Anlagen 15

Präsentiert werden drei gestalterisch und betrieblich herausragende Anlagen: eine technisch perfekte H0-Anlage in romantischer Landschaft, eine an sächsischen Vorbildern orientierte H0/H0e-Anlage und eine TT-Anlage mit zweigleisiger Hauptstrecke im Mittelgebirge.

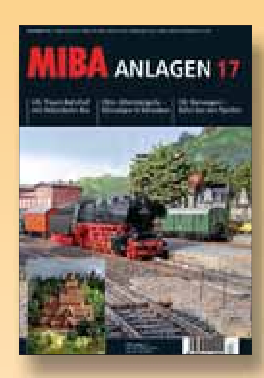
Best.-Nr. 150 87331 · € 10,–



MIBA-Anlagen 16

Gezeigt werden eine H0-Anlage in Epoche III von Robert Fischer mit viel Verkehr, die Albula-Bahn in H0m von Tom Wäfler in der grandiosen Schweizer Bergwelt und das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona von Rainer Tielke auf einer Fläche von nur 5,0 x 1,5 m im Maßstab 1:220!

Best.-Nr. 150 87332 · € 10,–



MIBA-Anlagen 17

Drei weitere Anlagen der Spitzenklasse: • Das klassische Bahnbetriebswerk der Epoche III orientiert sich eng an konkreten Vorbildern im Spessart • Eine vorbildlich gebaute H0m-Anlage in Württemberg • Bahnen und Fjorde in Norwegen in einer spektakulären Landschaft.

Best.-Nr. 150 87333 · € 10,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 8-0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de



www.miba.de

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

04159 Leipzig
bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur, Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

10589 Berlin
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

22767 Hamburg
MODELLBAHN ALTONA
Dipl. Ing. Uwe Draabe
Ehrenbergstr. 72
Tel.: 040 / 3800819 • Fax: 040 / 3892491
www.1000Loks.de
FH/RW/A EUROTRAIN

30159 Hannover
TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

33102 Paderborn
EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbau-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

37081 Göttingen
HOBBY-CENTER
Das Modellbahn-Fachgeschäft
Maschmühlenweg 40
Tel.: 0551 / 48284 • Fax: 0551 / 43232
www.hobby-center.de
FH/RW/B

40217 Düsseldorf
MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH

44339 Dortmund
MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

48231 Warendorf
KIESKEMPER
Everswinkeler Str. 8
Tel.: 02581 / 4193
Fax: 02581 / 44306
www.kieskemper.de
FH/RW EUROTRAIN

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

63110 Rodgau
MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

63225 Langen
MODELLBAHNEN
Werner & Dutine
Frankfurter Str. 9
Tel.: 06103 / 23548 • Fax: 06103 / 27872
www.werner-und-dutine.de
FH/RW

63654 Büdingen
MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

67146 Deidesheim
moba-tech
der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

67655 Kaiserslautern
DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

69214 Eppelheim/Heidelberg
MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

70180 Stuttgart
SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

Diese Anzeige kostet nur € 13,– pro Ausgabe
Infos unter Tel.: 08141/53481-153
Fax: 08141/53481-150
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

72657 Altenriet bei Stuttgart
MODELLBAHNÖL SR-24
HANS WEISS
Im Breiten Baum 2
Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616
E-Mail: hans.weiss@geromail.de
H

73431 Aalen
MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361 / 32566
Fax: 07361 / 36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW

75339 Höfen
DIETZ MODELLBAHNTECHNIK + ELEKTRONIK
Hindenburgstr. 31
Tel.: 07081 / 6757
www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

82110 Germering
AUTO-MODELLLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
Untere Bahnhofstr. 50
Tel.: 089 / 89410120
Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
Traunsteiner Str. 4
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN

83410 Laufen
KKW MODELLEISENBAHN-REPARATURSERVICE GbR
Froschham 2
Tel.: 08682 / 953938 • Fax: 08682 / 954433
www.KKW-modellbahn-reparaturservice.de
RW

84307 Eggenfelden
MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckermaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckermaier.de
steckermaier@steckermaier.de
FH/RW EUROTRAIN

85567 Grafing
ZÜGE & ZUBEHÖR
Trains & Accessoires
Inh. Steffen Schmidt
Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25
www.zuz-modellbahn.com
FH/RW/H/A

86199 Augsburg
AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

95676 Wiesau
MODELLBAHN PÜRNER
Südweg 1
Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
www.puerner.de
modellbahn@puerner.de
FH

97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
Friedrich-Ebert-Str. 38
Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de
RW

CH-8712 Stäfa
OLD PULLMAN AG
P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
Tel.: 0041 / 44 / 9261455
Fax: 0041 / 44 / 9264336
www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

MODELLEISENBAHN
LIVE UND HAUTNAH

Weitere Themen:

Werkstatt:
Gartenbahnweichen selbst gebaut

Preußen-Flair der Epoche II:
Bahnbetriebswerk Belgard in H0

Best.-Nr. 7534
14,80 €

Mehr MobaTV unter ***www. modellbahn-tv.de*** (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)

Modell Bahn TV
Ausgabe 34
Jetzt neu! Nur 14,80 €
Moderiert von Hagen von Ortloff

- Loktest V 60 von ESU
- Tolle Anlagen: Furka-Bergstrecke Züge, Trams und Schiffe
- Neuheiten: Märklin, Brawa, Tillig, Fleischmann, Joswood, Preiser, Wiking
- Ausflugstipp: Modellbahnen im Verkehrsmuseum Nürnberg

Laufzeit 60 Minuten

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

DVD VIDEO

RIOGRANDE



ModellBahnTV auf Ihrem Smartphone!
Scannen Sie einfach diesen QR-Code ein, um den ModellBahnTV34-Trailer anzuschauen. QR-Reader gibt es als kostenlose App für fast alle Smartphones (und das iPad). Auf dem PC können Sie den Trailer aufrufen unter: http://www.modellbahn-tv.de/video/videotrailer_ausgabe_34.htm

RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

Spezialisten-Verzeichnis

alphabetisch

Seit 1998
A Anlagenplanung
M Modellbahnanlagen
D Dioramenbau

Guido Kiesl
Erkersreuther Str. 15 • Plößberg • 95100 Selb
Tel./Fax: 09287/1475 • Funk 0171/6143868
eMail: g.kiesl-amd@fichtelgebirge.org

Stabiler Holzaufbau, exakte Gleisverlegung, digitale Steuerung, hochwertige Landschaftsgestaltung, beeindruckende Beleuchtungseffekte, bew. Figuren + beleuchtete Fahrzeuge. Transport und Aufbau, und das alles aus einer Hand und zum fairen Preis!

www.modelleisenbahnbau.de



- Seminare
- Landschaftszubehör
- Silikonformen

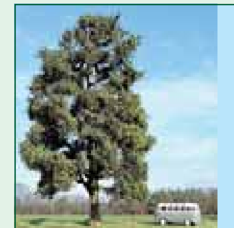
Wolfgang Langmesser
Am Schronhof 11 • 47877 Willich
Tel.: 02156/109389 • Fax: 02156/109391
E-Mail: info@langmesser-modellwelt.de
www.langmesser-modellwelt.de

Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?

Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:

Modellbahn-Anlagenbau
J. Brandl
Fronfischergasse 6
93333 Neustadt
Tel.: 0 94 45 / 83 93 oder 410
Fax: 0 94 45 / 2 19 48





Modellbäume

www.modellbaume.de
jostamaas@gmail.com

Grabenstr. 57 • 49744 Geeste
Tel.: 05937/708448





SYSTEME LAUER

Claus-Peter Brämer e.K. · Am Hünenstein 12 · D-26904 Börger
Tel. 0 59 53 / 92 59 74 · Fax: 0 59 53 / 92 59 75 Internet: www.mondial-braemer.de

Wir sorgen für mehr Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage...
Sie müssen kein Profi sein . . . Jeder Laie kommt sofort zurecht!
Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb. Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb. Pendelautomatik, Leistungsfahrregler für Großbahnen und viele weitere Produkte.
Unser Katalog ist gegen Einsendung von € 4,50 in Briefmarken erhältlich.





Besuchen Sie unser Spur-0-Kaufhaus im Internet. Hier finden Sie Fertigmodelle sowie Bausätze von Fahrzeugen und Anlagenzubehör. Hunderte von Bauteilen erleichtern Ihnen Ihre Modellbahnarbeit. Als Lenz- und Brawa-Vertragshändler bieten wir Ihnen das komplette Fahrzeug- sowie Digitalprogramm. Über die vermutlich größte Spur-0-Ausstellung in Deutschland werden Sie unter www.schnellenkamp-spur-0-tage.de informiert.





Michaelstr. 113
D-74523 Schwäbisch Hall

Transformatoren und Netzgeräte

Tel.: 0049 / 791 / 95 05 60
Fax.: 0049 / 791 / 9 50 56 30
E-mail: titan-sha@gmx.de
Internet: www.titan-sha.de

Traum-Fahrpulte
für Ihre Traum-Anlage
www.fahrpulte.de

Erfolgreich werben und trotzdem sparen:



Tel.: 08141/53481-153

KOTOL
DAS Modellbahnzubehör



Wollt Ihr auch anders sein?
www.kotol.de
...und was macht dich glücklich?
Aber Vorsicht!
Kann süchtig machen!
Kein Internet? Kein Problem! KoTol hat auch einen Katalog. Tel.: 030-67892231



VORSCHAU

Die nächste Super-Anlage:

Eine Vielfalt herausragender Modellbahnanlagen präsentiert die Modellbahnwelt Odenwald. Darunter Werke namhafter Anlagenbauer wie Josef Brandl, Wolfgang Langmesser oder Horst Meier. Das Themen-Repertoire der Anlagen erstreckt sich von Nord- bis Süddeutschland, weiter nach Österreich und in die Schweiz. Schwerpunkte in Deutschland sind das Ruhrgebiet, Franken, eine fiktive Privatbahn und ein Kirmes-Besuch. Ein Abstecher über den Großen Teich zum legendären Sherman-Hill rundet die Ausgabe ab.



Modellbahnwelt Odenwald

Super-Anlagen 2/2014 erscheint im August 2014

Foto: Wolfgang Langmesser

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:
Gerhard Zimmermann (Durchwahl -217)

REDAKTION:
Gideon Grimmel (Durchwahl -211)
Dr. Christoph Kutter (Durchwahl -210)
Andreas Ritz (Durchwahl -219)

MODELLBAU:
Josef Brandl

TEXT:
Friedel Helmich

LEKTORAT:
Manfred Grauer

FOTOGRAFIE:
Gabriele Brandl

LAYOUT:
Gideon Grimmel

BILDBEARBEITUNG & LITHO:
Fabian Ziegler

REDAKTIONELLE BETREUUNG:
Gideon Grimmel

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-100

GESCHÄFTSFÜHRUNG:
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG:
Thomas Hilge

ANZEIGENLEITUNG:
Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:
Evelyn Freimann (Durchwahl -152)

VERTRIEBSLEITUNG:
Elisabeth Menhofer

VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:
Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -107), Ingrid Haider (Durchwahl -108), Nicole Friedl (Durchwahl -104)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

SEKRETARIAT:
Katrin Bratzler

AUSSENDIENST & MESSEN:
Christoph Kirchner (Durchwahl -103), Ulrich Paul

VERTRIEB EINZELVERKAUF:
MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim, Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

ABO-SERVICE:
MZV direkt GmbH & Co. KG, Postf. 104 139, 40032 Düsseldorf, Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:
Die Modellbahn-Sonderausgaben erscheinen 6-mal jährlich mit je zwei Ausgaben „Super-Anlagen", „1x1 des Anlagenbaus" und „Josef Brandls Traumanlagen".
Einzelpreis € 13,70 (D), € 15,00 (A), sFr 27,40.
Jahresabonnement € 75,00 (Inland), € 85,80 (Ausland)
Das Abonnement ist gültig bis auf Widerruf, es kann jederzeit gekündigt werden.

BANKVERBINDUNG:
Deutsche Bank AG Essen, BIC DEUTDEDEXXX, IBAN DE89360700500286011200

DRUCK:
druckservice duisburg medienfabrik GmbH & Co. KG, Theodor-Heuss-Str. 77, 47167 Duisburg-Neumühl

Josef Brandls Traumanlagen 1/2014
ISBN 978-3-89610-394-9